

L'Importance Economique du Danube

Caractéristiques du Fleuve dans le Secteur Roumain

Thèse pour le Doctorat en Droit

(Doctorat d'Université)

présentée et soutenue le 13 Juin 1942

PAR

Trajan COLTESCU

JURY DE LA THÈSE

Président . . .	M. BAUDIN, <i>Professeur.</i>
Suffragants . .	{ MM. FROMONT, <i>Professeur.</i>
	{ MARCHAL, <i>Professeur.</i>

P A R I S

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

R. PICHON et R. DURAND-AUZIAS

20, Rue Soufflot, 20

1942

THÈSE POUR LE DOCTORAT

***La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses.
Ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.***

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

L'Importance Economique du Danube

Caractéristiques du Fleuve dans le Secteur Roumain

Thèse pour le Doctorat en Droit

(Doctorat d'Université)

présentée et soutenue le 13 Juin 1942

PAR

Trajan COLTESCU

JURY DE LA THÈSE

Président . . .	M. BAUDIN, <i>Professeur.</i>
Suffragants . .	{ MM. FROMONT, <i>Professeur.</i> MARCHAL, <i>Professeur.</i>

P A R I S

LIBRAIRIE GENERALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

R. PICHON et R. DURAND-AUZIAS

20, Rue Soufflot, 20

1 9 4 2



INTRODUCTION

Nous avons commencé la rédaction de cet ouvrage au moment où la deuxième guerre mondiale fait des ravages dans toutes les parties du globe.

L'économie européenne et internationale se trouve de ce fait complètement bouleversée et l'humanité endure des souffrances et des misères de plus en plus grandes, inhérentes à l'état de guerre, alors que la terre regorge de richesses, jusqu'à présent inexploitées ou mal réparties.

Il n'est nullement dans notre intention d'examiner, au cours des pages qui vont suivre, les causes de cette guerre, ni leur influence immédiate et directe sur la vie économique du Danube.

Le but proprement dit de notre travail est celui d'attirer une fois de plus l'attention des pays et des hommes intéressés, par un exposé des faits survenus jusqu'à l'heure actuelle dans l'espace danubien, sur l'importance économique toute particulière de la plus grande voie de communication qui traverse notre continent, et sur le rôle qu'elle aura à jouer dans un proche avenir.

Nous sommes entièrement d'accord sur le fait que l'importance du Danube s'est accrue progressivement au cours des siècles, mais nous estimons que cette voie de communication a été négligée dans le

passé immédiat et que peu de choses ont été faites pour son exploitation et sa mise en valeur, surtout en Roumanie, où la situation du fleuve est toute différente de celle qu'il a dans les autres pays danubiens.

L'établissement de la race roumaine aux bouches mêmes du Danube lui a permis de résister pendant très longtemps, malgré son isolement dans une des régions les plus agitées de l'Europe.

Si cette situation a pu être favorable à la défense du pays dans le passé, elle n'est appelée à produire tous ses fruits dans l'avenir qu'à l'aide d'une utilisation aussi complète que possible des conditions économiques exceptionnelles, que l'intensité de la vie moderne et les moyens dont elle dispose créent aux embouchures des grands fleuves internationaux.

Examiner par conséquent les moyens de mettre en valeur le Danube, son bassin et ses bouches, c'est mettre en évidence certaines des conditions qui pourront assurer un meilleur avenir de la Roumanie, des pays riverains et peut-être de l'Europe tout entière.

PREMIERE PARTIE

**L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DU DANUBE
ET L'EVOLUTION HISTORIQUE
DE SON STATUT
(1408-1942)**

CHAPITRE PREMIER

LE PLUS GRAND FLEUVE D'EUROPE

Dans la vie d'un pays comme dans celle d'un continent, les cours d'eau constituent, depuis les temps les plus reculés, l'élément essentiel du progrès et de la civilisation. Et si le rôle d'une rivière est très important pour les contrées qu'il arrose, celui d'un grand fleuve peut être immense pour les pays qu'il traverse. Un cours d'eau constitue une précieuse source de vie humaine, et c'est toujours dans les vallées des rivières qu'on trouve de nombreux villages, une vie paysanne des plus intenses et des plus prospères, ainsi que des grandes agglomérations urbaines qui forment des centres industriels et commerciaux de premier ordre.

Les exemples en sont abondants et visibles partout, mais nous allons nous occuper seulement de celui qui constitue le sujet de cet ouvrage et qui est en même temps le plus caractéristique de tous : le Danube.

Ce grand fleuve, d'une longueur de 2.900 kilomètres, est le plus important de notre continent, tant par son énorme débit d'eau (228 milliards de m³ par an), que par sa longue et glorieuse histoire, par le grand nombre des pays qu'il traverse, par les immenses

intérêts économiques qui se sont agglomérés autour de lui à travers les siècles, et surtout par le grand rôle qu'il aura à jouer dans l'avenir dans la vie du continent européen, et peut-être même dans celle du monde entier. Car si les autres fleuves coulent dans des directions diverses pour se jeter dans l'Océan, la mer du Nord ou la Méditerranée, seul le Danube a une direction longitudinale, Ouest-Est, constituant le grand axe des communications entre l'Occident et l'Orient.

Son importance économique et commerciale est due spécialement à la grande richesse du sol et du sous-sol des pays qu'il traverse, dont la production est aussi abondante que variée. Il représente la voie naturelle la plus directe reliant les pays industriels du Centre et de l'Ouest européen aux pays agricoles et riches en matières premières de l'Est et du Sud-Ouest, de l'Asie et même aux pays éloignés du Sud et de l'Est du continent asiatique.

Le Danube doit donc être considéré comme une prolongation naturelle, jusqu'au centre et l'ouest de l'Europe, de l'ancienne route sur laquelle circulaient les marchandises entre les Indes et notre continent.

Personne n'a mieux apprécié l'importance future du Danube et par conséquent de la Roumanie, maîtresse de son embouchure, que ne l'a fait celui qui fut le fondateur de la dynastie roumaine, le roi CAROL I^{er}. A ceux qui lui conseillaient de ne pas accepter la Couronne d'un pays sans avenir, il répondit que, la

ligne la plus directe entre l'Europe et les Indes passant par là, ce pays aurait à jouer un grand rôle dans le commerce mondial (1).

Par les améliorations en cours d'exécution ou encore à l'état de projet, le Danube pourra relier un jour la mer du Nord à la mer Noire. Il assurera une circulation facile et intense des produits dans les deux sens et contribuera à l'harmonie des intérêts économiques de l'Europe et de l'Asie.

(1) Dr. Gr. Antipa : *Dunarea si problemele ei*, Bucarest, 1921.

CHAPITRE II

L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DU DANUBE DANS LE PASSE

L'histoire nous enseigne que, depuis les temps les plus anciens, le Danube a toujours joué un grand rôle par sa contribution à l'établissement d'une civilisation intense qui a continué à se développer ultérieurement d'une façon prodigieuse. Ce fleuve est parfois considéré comme le plus important du monde à cause des grands et nombreux combats économiques ou politiques qui ont toujours été livrés sur ses rives.

Les premiers conquérants du monde, DARIUS, ALEXANDRE LE GRAND, TRAJAN, CHARLEMAGNE, ATILA, ARPAD, SOLIMAN, GINGISKAHN, NAPOLÉON, qui ont tous combattu le long du Danube, ont inscrit l'importance de ce fleuve dans les annales de l'histoire universelle, où ils ont laissé soit des noms célèbres, soit des noms rappelant des épisodes de terreur et de destruction.

Sur la mer Noire et le bas Danube, la navigation semble avoir été très active à l'époque daco-romaine et même avant. Les Grecs anciens utilisaient les bouches septentrionales du fleuve, les autres étant encore inconnues. Les Milésiens surtout, en quête de grains, de peaux, de laines et de métaux précieux qu'ils échangeaient contre des tissus teints, des pote-

ries, des armes et des bijoux, avaient établi un grand nombre de colonies et de comptoirs le long de la mer Noire. Ainsi furent fondées les villes de Théodosie, Dioscurias (aujourd'hui Sébastopol), Odesseus (Varna), Dionosopolis (Balçic), Callatis (Mangalia), Tomis (Constantza), Tyras (Cetatea Alba), etc...

Les Romains, après la conquête de l'Illyrie et de la Grèce, furent le seul peuple qui tenta de découvrir les sources du Danube et d'explorer tout son cours qu'ils adoptèrent comme limite de leur empire. Après la conquête et la colonisation de la Dacie et la soumission des pays germaniques, ils firent du Danube un fleuve intérieur.

Si l'on en juge d'après les travaux dont on trouve encore les traces aujourd'hui, le Danube a dû jouer un rôle stratégique et économique de premier ordre dans les pays qu'il traversait, tels la Panonie, la Dacie, la Moésie et la Scythia Minor. Une multitude de villes et de citadelles se dressaient, particulièrement sur la rive droite du fleuve, à l'abri des inondations. Elles se trouvaient habituellement au point d'aboutissement des voies commerciales et militaires venant du Sud et qui suivaient normalement les vallées des affluents de droite du Danube.

Pendant plus de quatre cents ans, la puissance romaine domina seule et exploita la navigation sur le Danube, depuis ses sources jusqu'à son embouchure, tant au point de vue des intérêts économiques que militaires. Aujourd'hui encore, on trouve des

vestiges de cette exploitation sur la rive serbe, entre la localité de Bolusbacz et les Portes de Fer où subsistent toujours les ruines des constructions et des installations qui servaient à remorquer les navires romains en amont des Portes de Fer où la navigation était très difficile à cause de la violence du courant.

Mais ce qui montre surtout l'importance que les Romains attachaient au Danube, ce sont les ponts, les routes et les nombreux travaux d'aménagement qu'ils ont effectués pour améliorer la navigation. Ainsi, l'empereur TIBÉRIUS avait projeté la construction d'une chaussée qui devait suivre la rive droite du fleuve en partant de Singindunum (Belgrade d'aujourd'hui), passant, en aval, par Viminacium, à l'Est du confluent de la Morave avec le Danube ; puis elle longeait le défilé des Cazane et Portes de Fer, pour aboutir en face de Drubetis (Turnu-Severin), sur la droite ; de là, par Benonia (Vidin), Traumausca (Rusciuc), Durostorum (Silistra), etc... (1) elle mettait en communication rapide les colonies et les comptoirs grecs des embouchures du Danube et de la mer Noire avec les pays du bas et du moyen Danube. C'est TRAJAN qui, poursuivant cette œuvre, l'acheva vers l'an 103, grâce aux légions de Scythia Minor et de Macédoine. De cette façon, la Dacie se trouvait rattachée au réseau routier de l'empire romain. Cette chaussée a été construite en plusieurs endroits au

(1) Ptolomei, *Géographie. Dacia, Mæsia, Thracia*. Par C. Muller, Paris, 1901.

défilé de Cazane, sur de grandes distances, dans le roc même. Les Romains ont également creusé un chenal à Greben, dans les rochers qui émergent du fleuve. Grâce à ces travaux, les galères, halées par des hommes ou par des bêtes, franchissaient le défilé des Carpathes en trois ou quatre jours. Le déplacement des légions le long du Danube était ainsi considérablement facilité. Les céréales, le poisson salé, le miel, la cire, les fourrures et autres richesses de la Scythia Minor ou de la plaine danubienne remontaient le fleuve jusqu'au delà de Singindunum (Belgrade).

Alimenté par les produits agricoles et miniers de la Dacia-Felix, de la Moesie et de la Scythia Minor, le mouvement commercial était très actif sur le Bas-Danube que les Romains s'étaient ainsi approprié, tandis que sur la mer Noire les Grecs tenaient la première place. Le développement du commerce a été d'ailleurs un des soucis constants des gouverneurs romains en vue d'augmenter leurs ressources fiscales.

Mais le temps passa et l'Empire romain affaibli s'effondra chaque jour davantage sous les coups de l'invasion des barbares, dont le Danube devint la base d'opérations. Le fameux ATILA, puis ARPAD, installèrent leurs camps sur les bords du fleuve. Son cours leur servait de rempart et sa vallée leur offrait une route sûre pour envahir les riches colonies romaines. Les Avares et les Gepides s'établirent également sur le Danube pour pénétrer ensuite vers l'Ouest dans le cœur de notre continent. Les Slaves,

aux mœurs plus douces, s'arrêtèrent sur les rives où ils trouvèrent des terres fertiles et formèrent ensuite des Etats durables. La marche menaçante des barbares vers le Nord-Ouest détermina la campagne de CHARLEMAGNE et de ses successeurs qui, descendant le Danube, détruisirent l'Empire des Avars et soumirent à la domination des Francs les pays danubiens jusqu'à la Thissa. Les Byzantins trouvèrent également dans le Danube, en pénétrant par ses embouchures, un moyen d'attaquer les Bulgares qui constituaient pour eux une menace permanente.

Le démembrement de l'Empire de CHARLEMAGNE, sous ses descendants, donna naissance aux Etats nationaux germaniques, situés le long du haut Danube, en refoulant les Mongols au delà de la Thissa. A partir de l'époque carolingienne, le Danube entre dans une période beaucoup plus calme et commence à devenir une route commerciale plus fréquentée. Il constitue, à partir du ^x^e siècle jusqu'au ^{xv}^e siècle, temps des Croisades, l'une des voies commerciales les plus prospères de l'Europe dans ses rapports avec l'Orient.

Se rendant compte que le Danube pouvait réaliser un trait d'union idéal entre l'Orient et l'Europe Centrale, les Génois et les Vénitiens fondèrent, sur la mer Noire et le Danube, une base importante d'opérations commerciales et créèrent de nombreux comptoirs de commerce de tout genre.

La ville de Ratisbonne, située sur le Danube, a dû

autrefois sa grande renommée commerciale aux Gênois. Et, c'est par l'Adriatique et par la voie de terre jusqu'au Danube, à Vienne ou à Bude, que les Gênois transportaient leurs marchandises et les distribuaient ensuite dans les pays de l'Occident par l'entremise de leur comptoir de Ratisbonne qui reliait le Levant à l'Occident par la voie du Danube. Dans la ville de Stein, sur le fleuve, on a découvert, il y a quelque temps, un tarif douanier datant de l'époque de Léopold d'AUTRICHE au XII^e siècle, indiquant les marchandises qui passaient à cette époque sur le Danube, d'Occident vers l'Orient, mais surtout du Levant vers l'Occident. Ce tarif mentionnait les taxes que ces marchandises, telles que le poivre, le safran et autres articles de transit oriental avaient à payer (1).

A cette époque, le commerce de la mer Noire et du Danube tout entier se trouvait sous la dépendance de ces deux centres commerciaux.

Les Gênois avaient pénétré dans le Bas-Danube jusqu'à Calafat où ils avaient organisé un chantier naval, qui leur servait de centre d'emmagasiner pour les produits danubiens et assurait les échanges commerciaux entre le Bas-Danube et les pays situés en amont de ce comptoir.

L'attention des Croisés devait nécessairement être attirée sur cette organisation par les nécessités

(1) C. I. Baicoianu, *Le Danube*, Paris, 1917, p. 22.

de leur approvisionnement dans leur route vers l'Orient. La ville de Cetatea-Alba, l'un des comptoirs les plus importants de l'époque, situé sur le liman du Dniester, fut l'étape danubienne qui desservait les intérêts commerciaux de cette partie de l'Europe. Les Croisés s'étaient organisés tout aussi puissamment à Chilia, sur le Danube, d'où ils avaient établi des relations commerciales par voie de terre avec Lemberg et la Pologne. La consolidation des Gênois et des Vénitiens dans leur monopole exclusif du trafic sur la mer Noire et les fleuves qui l'alimentent, était le prix de l'appui prêté par eux au ^{xv}^e siècle à la dynastie des PALÉOLOGUES dans la lutte menée par celle-ci contre les Musulmans en vue de reconstituer l'Empire byzantin. L'importance de leurs intérêts commerciaux et de navigation sur le Danube est confirmée par l'existence, vers la fin du ^{xiv}^e siècle, d'un Consulat gênois fonctionnant dans la région du Danube. Leurs bateaux chargeaient à Soulina, en très grandes quantités, des peaux brutes, venant des régions de la Russie et des pays danubiens.

L'historien NESTOR parle des produits que les Gênois exportaient de Moldavie, parmi lesquels le blé tenait la première place. Les céréales s'écoulaient de toutes les régions de la Moldavie vers Cetatea-Alba, où elles étaient chargées dans les galères gênoises pour être envoyées ensuite aux différentes colonies, ou même être transportées pour la consommation de la Métropole. Mais l'essor pris par le trafic danubien

devait se heurter, vers la fin du xv^e siècle, à une nouvelle invasion barbare en Europe, celle des Osmanlis.

L'avènement des Turcs dans la péninsule des Balkans et l'extension de leur domination sur les Principautés roumaines marquent la fin de toute prospérité commerciale sur le bas Danube et sur la mer Noire. Les villes et ports de Constantza, Tulcea, Macin, Silistra, etc..., tombèrent vite en ruines. Cetatea-Alba, Chilia et Braïla devinrent chefs-lieux des sandjacs turcs.

Si les ports de Cetatea-Alba, devenue Ackerman en turc, Chilia et Braïla, plus tard de Galatzi, voient encore des navires ottomans mouiller dans leurs eaux, c'est pour embarquer une partie du tribut que les princes roumains étaient tenus de payer en nature. Des quantités considérables de grains, de laine, de peaux, de viande séchée, de miel, etc..., ramassées dans la Moldavie et la Muntenie, étaient transportées sur les galères ou les voiliers turcs à Constantinople. Parfois ces navires remontaient le Danube jusqu'au delà des Portes de Fer, pour charger le butin que les autorités turques ramassaient en Hongrie et en Serbie.

L'Etat turc n'a absolument rien fait pour la mise en valeur des pays conquis ; il s'est toujours contenté de leur réclamer le tribut et de les dévaster quand l'occasion s'en présentait. Les ports de Galatzi et de

Braïla ont été brûlés à plusieurs reprises pendant les guerres russo-turques.

C'est seulement après 1830, que renaît une certaine activité sur le bas Danube. Par le Traité d'Adrianopole en 1829, entre la Russie et la Turquie, l'autonomie des Principautés de Moldavie et de Muntenie était reconnue. L'arbitraire qui avait régné jusque-là dans les rapports commerciaux entre les Principautés roumaines et l'étranger disparaissait. Les Turcs eux-mêmes devaient payer en argent comptant tout achat fait dans ces pays. Mais, en raison des difficultés de navigation dans les bouches du Danube : danger d'ensablement, absence de refuge en cas de tempête, etc..., le trafic ne se développait que très lentement et difficilement sur ce fleuve.

CHAPITRE III

L'EVOLUTION DU REGIME INTERNATIONAL DU DANUBE (1408-1942)

Le régime appliqué au Danube a été progressif et s'est développé au fur et à mesure que le commerce et les nécessités de navigation évoluaient eux-mêmes d'une manière importante, en rapport direct avec l'accroissement des besoins des gens, qui commandaient un échange et une circulation de plus en plus active des différents produits.

Sous la domination romaine, les eaux étant considérées comme une propriété commune, le régime de navigation sur le Danube ne pouvait être que celui d'une liberté absolue.

Pendant la période d'invasion des barbares qui suivit, comme il n'était nullement question de commerce, on ne pouvait parler de « régime de navigation ».

Lors de la formation des nouveaux Etats nationaux à l'époque de la féodalité, il est très probable que le régime du Danube, dans son cours supérieur et moyen, fut aussi le régime féodal, c'est-à-dire un régime fiscal et vexatoire, qui caractérisait d'ailleurs le système économique de l'époque.

En ce qui concerne le cours inférieur du Danube, le régime fut celui d'une liberté de navigation et de commerce concédée par les souverains de ces contrées en vertu de certains privilèges. La première entente concernant le Danube a été établie en 1408, entre Mircea BASSARABE, prince de Valachie, et VLADISLAV, roi de Hongrie. Elle permettait aux Hongrois d'acheter et de vendre des marchandises dans toutes les échelles du Danube, depuis les Portes de Fer jusqu'à Braïla.

Après l'entrée du Danube dans la sphère de domination ottomane, la liberté de navigation sur le fleuve fut stipulée dans des conventions de plus en plus larges conclues par les Ottomans avec les Etats européens. Bien que seule riveraine du Danube, des Portes de Fer jusqu'à la mer Noire, la Turquie permettait à toutes les nations de naviguer librement sur cette portion du fleuve. Elle introduisait dans toutes les conventions la clause de la liberté de navigation. On trouve cette clause dans le Traité de Passarovitz (1718), qui constitue la base de toutes les conventions futures entre la Turquie et l'Autriche. Les stipulations de ces traités furent renouvelées, aussi bien par le Traité de Belgrade de 1739 que par celui de Constantinople de 1784.

Le Traité de Bucarest de 1812, conclu entre la Turquie et la Russie, par lequel, la Russie obtenant la province roumaine de Bessarabie, devient Etat riverain du Danube, depuis le confluent de Pruth jusqu'à

l'embouchure, c'est-à-dire sur toute la rive gauche du bras de Kilia, prévoit dans son article 6 la liberté de navigation pour les deux riverains.

A la suite du Traité d'Ackerman de 1826, la Russie devient propriétaire du bras de Soulina, et, par le Traité d'Adrianopole de 1828, elle s'approprie également le bras de Saint-Georges. Le même Traité assurait à la Russie le libre passage des détroits et la liberté de commerce sur la mer Noire. Le Gouvernement russe obtient ainsi une influence considérable sur cette portion du Danube et il en profite pour ruiner le commerce danubien à l'avantage du port d'Odessa et au mépris des articles 108, 109 et 113 de l'acte du Congrès de Vienne qui portait sa signature.

LE PREMIER PRINCIPE
D'INTERNATIONALISATION DES FLEUVES
Traité de Paris (1814)

C'est à la France que revient l'honneur d'avoir formulé les principes généraux qui doivent régir la navigation fluviale internationale. La Convention nationale, dans sa séance du 16 novembre 1792, posa les premiers jalons de la liberté fluviale, en donnant une application extensive au principe admis par le décret du 6 octobre 1791, pour les particuliers, qui disait : « Nul ne peut se prétendre propriétaire exclu-
« sif des eaux d'un fleuve ou d'une rivière navigable
« ou flottable ». Le manifeste lancé par le Comité

exécutif provisoire forme depuis cette époque le droit public de la navigation fluviale.

Après la chute de NAPOLÉON, les représentants des puissances européennes, réunis, ont obtenu l'introduction, dans le Traité signé le 30 mai 1814 à Paris, du principe de la liberté de navigation sur tout fleuve dont le cours traverse ou sépare plusieurs pays. Jusqu'alors, la navigation sur le Rhin n'était libre que pour la France et l'Allemagne, les autres pays ne pouvant utiliser le fleuve sans l'assentiment de ces deux puissances.

Dans le Traité susmentionné, il a été stipulé que la navigation sur le Rhin, à partir du point où il commence à devenir navigable, jusqu'à la Mer et réciproquement, serait libre pour tous les pays.

De même, il fut décidé que dans un prochain Congrès des puissances, on s'occuperait de fixer les bases d'après lesquelles pourraient être établies les taxes à percevoir par les pays riverains, de la façon la plus équitable et la plus favorable à toutes les nations. Le même Congrès devait également statuer sur le moyen de faciliter les communications entre les peuples et d'appliquer le régime de la liberté de navigation sur le Rhin à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent plusieurs pays.

Ces principes n'ont été appliqués au Danube qu'à partir de 1856, quand le Congrès de Paris eut

déclaré le Danube fleuve international et reconnu la navigation sur ce fleuve d'intérêt européen.

Traité de Saint-Pétersbourg (1840)

En 1840, intervient le Traité de Saint-Pétersbourg entre la Russie et l'Autriche, traité qui concernait spécialement la navigation sur le Danube. Il y était stipulé que la navigation sur tout le cours du fleuve serait complètement libre pour les marchandises transportées à bord des bateaux russes ou autrichiens et que le Gouvernement de la Russie s'obligeait à commencer au plus tôt les travaux nécessaires pour empêcher l'ensablement de l'embouchure de Soulina et rendre le bras de Soulina navigable. Mais les Russes voyant que seule l'Autriche, qui possédait des navires à vapeur, pouvait profiter de cette clause, laissèrent l'embouchure de Soulina s'ensabler de telle façon qu'en 1853 on ne pouvait presque plus naviguer sur ce bras du fleuve.

Les représentants des puissances européennes à Vienne intervinrent en 1854 auprès du prince GOROTCHAKOFF, représentant de la Russie, demandant que le Bas-Danube fût placé sous le contrôle d'une autorité syndicale permanente. Par suite de cette intervention, les représentants des grandes puissances tombèrent d'accord, au cours de la séance du 23 mars 1855, sur les points suivants :

La partie du Danube comprise entre le point où il devient commun à l'Autriche et à la Turquie jus-

qu'à la mer, est placée sous l'autorité commune des riverains, et les principes du Traité de Vienne de 1815 lui sont applicables.

Une Commission européenne est créée. Elle est composée des délégués de chacune des grandes puissances qui seront chargées de déterminer les obstacles qui entravaient la navigation entre Galatzi et la mer.

Cette Commission, qui ne pourra être dissoute que par le consentement commun de ses membres, établit les bases d'un règlement de la navigation maritime et fluviale, ainsi que celles d'un projet d'instructions qui devront servir de guide et de règles à une autre Commission composée de délégués de trois Etats riverains : l'Autriche, la Russie et la Turquie.

En vertu de cet accord, le Danube était divisé en deux parties : l'une, partant du point où le fleuve est navigable, pour aller jusqu'à l'endroit où il devient commun à l'Autriche et à la Turquie, pays suzerain de la Valachie, de la Moldavie et de la Serbie ; l'autre commençait à ce dernier point, pour se prolonger jusqu'à la mer. La première partie restait sous l'administration de l'Autriche, tandis que la seconde était placée sous l'administration et le contrôle de l'Europe. C'était là une dérogation aux principes du Traité de Vienne, qui prévoyait un régime unique pour tout le cours navigable des fleuves internationaux.

Cette dérogation avait été demandée par l'Autri-

che, qui désirait rester seule maîtresse de la navigation sur le Haut-Danube. Cependant, au cours des discussions qui eurent lieu du 23 mars 1855 au 1^{er} février 1856, date de la signature des préliminaires de la paix de Vienne, il fut décidé que la liberté de navigation sur le Danube serait placée sous la garantie du Droit public européen.

Des débats qui suivirent, il ressort que ce retour aux vieux principes est dû aux représentants de la France, qui combattirent la proposition faite par l'Autriche de diviser en deux parties le cours du Danube, en excluant une de ces parties du régime commun.

Traité de Paris (1856)

Signé le 30 mars 1856 par les représentants de la Turquie, de la Grande-Bretagne, de l'Autriche, de la Russie et de la France, le Traité de Paris stipulait ce qui suit, concernant l'internationalisation du Danube :

« L'acte du Congrès de Vienne établissant les
« principes destinés à réglementer la navigation sur
« les fleuves qui séparent ou traversent plusieurs
« Etats, les puissances contractantes au Congrès de
« 1856 stipulent entre elles qu'à l'avenir ces principes
« seront appliqués également au Danube et à ses
« embouchures. Elles déclarent que ces dispositions
« font dorénavant partie du Droit public européen,
« et elles les prennent sous leur garantie. Aucun em-
« pêchement ne pourra être apporté à la navigation

« sur le Danube, laquelle ne devra être frappée d'aucune taxe qui ne soit expressément prévue dans les stipulations que contiennent les articles suivants. »

Le Congrès de Paris a également décidé :

a) De créer une Commission européenne provisoire, composée de représentants de toutes les puissances signataires, ayant pour mission de faire exécuter les travaux de dragage nécessaires aux embouchures du Danube, depuis Isaccea jusqu'au point où le fleuve se jette dans la mer, afin d'améliorer autant que possible les conditions de navigabilité.

b) D'autoriser la Commission à voter les taxes à percevoir sur les navires de toute nationalité, pour couvrir les dépenses occasionnées par les travaux.

c) D'instituer une Commission riveraine permanente, composée de représentants de tous les Etats riverains, de Commissaires des Principautés danubiennes et de la Serbie. Cette Commission avait le droit d'élaborer les règlements de navigation et de police fluviale, sous réserve d'approbation ultérieure par la Commission européenne ; de faire disparaître les obstacles de toute nature qui s'opposent à l'application des dispositions du Congrès de Vienne de 1815; d'ordonner et d'exécuter les travaux nécessaires pour tout le cours du Danube, et de veiller, après la dissolution de la Commission européenne, à la navigabilité des bouches du Danube.

Les deux Commissions devaient terminer leurs

travaux dans le délai de deux ans, après lequel elles devaient se réunir en conférence, pour se communiquer leurs résultats. La dissolution de la Commission européenne devait alors être prononcée, et la Commission riveraine devait continuer son œuvre, en jouissant de tous les pouvoirs de la Commission européenne.

Pour assurer d'un commun accord l'exécution des règlements en conformité avec les principes énoncés dans le Traité, les Etats signataires obtinrent le droit de faire stationner deux bâtiments légers aux bouches du Danube.

L'œuvre de progrès, de civilisation et de haute prévoyance politique du Traité de Paris a non seulement fait revivre les principes bienfaisants du Congrès de Vienne de 1815, mais fait preuve même d'un libéralisme bien supérieur. Elle ne comporte aucune restriction en ce qui concerne la navigation sur le Danube, accordant cette liberté non seulement aux marchandises, mais aussi aux pavillons de tous les pays, riverains ou non. Cette œuvre place les intérêts des non-riverains sur le même pied d'égalité que ceux des riverains, et, par là, proclame dignement le principe de la fraternité des peuples sur les fleuves internationaux et s'élève ainsi à une hauteur de vues que n'avait pu atteindre celle de 1815.

Un autre fait de grande importance établi par le Traité de Paris est l'éloignement de la Russie des bouches du Danube, par la rétrocession, aux Princi-

pautés roumaines, de trois districts de la Bessarabie roumaine, volée en 1812. En conséquence, la Russie cessait d'être riveraine, et l'Europe pouvait procéder à l'installation d'un régime européen danubien, sans plus avoir à craindre une immixtion politique de la Russie aux bouches du Danube.

Les Principautés roumaines, par l'heureuse situation que la destinée leur a réservée sur le Danube et aux bouches de ce fleuve, trouvèrent dans la réunion des intérêts de l'ensemble des Etats de cette région, le fondement même de leur existence ultérieure. Le Traité de Paris et la convention qui en résultait leur donnèrent la possibilité de se développer, de progresser rapidement sur la voie de la civilisation et de devenir les gardiens des grands intérêts politiques et économiques mondiaux qui venaient et continuaient à se manifester d'une manière progressive aux bouches du Danube.

Traité de 1858

Comme, en 1858, le délai de deux ans fixé pour l'existence de la Commission Européenne prenait fin, les représentants de la France, de la Grande-Bretagne, de la Prusse, de la Russie, de la Sardaigne et de la Turquie se réunirent à Paris pour demander la prolongation de leur mandat jusqu'à l'achèvement des travaux commencés. Le représentant de l'Autriche s'opposa à cette proposition, déclarant que, sur ce point, son Gouvernement s'entendrait, par voie diplo-

matique, avec les Gouvernements des autres puissances signataires du Traité de Paris de 1856.

Malgré cette opposition, il fut décidé que l'existence de la Commission européenne serait prolongée d'année en année.

Le représentant de l'Angleterre attira l'attention des représentants des autres pays sur la nécessité d'améliorer aussi la navigation aux Portes de Fer.

Conférence de Paris (1866)

Une nouvelle conférence eut lieu à Paris, le 28 mars 1866, ayant pour objet la navigation sur le Danube. A cette conférence, on décida la prolongation de l'existence de la Commission européenne pour cinq ans encore, c'est-à-dire jusqu'en 1871.

Conférence de Londres (1871)

Le nouveau délai de cinq ans d'existence accordé à la Commission européenne expirait le 24 août 1871. Le 3 février de la même année, une nouvelle conférence eut lieu à Londres, qui décida la prolongation des pouvoirs de la Commission pour deux années, soit jusqu'au 24 août 1873, date à laquelle expirait le délai d'amortissement de l'emprunt contracté par la Commission, sous la garantie des puissances intéressées.

On accorda à la Russie toute liberté d'avoir une flotte de guerre dans la mer Noire. Jusqu'alors, le

nombre des navires de guerre russes dans cette mer était limité. Quant à la Turquie, on lui conserva le droit d'ouvrir et de fermer les Détroits, comme il avait été décidé en 1856. L'Autriche, pour prix de son adhésion à cette prolongation d'existence de la Commission européenne, obtint un commencement de domination aux Portes de Fer.

En effet, la Conférence stipulait que les puissances riveraines des parties du Danube où les « cataractes » et les Portes de Fer rendaient le fleuve non navigable, se réservaient le droit de s'entendre afin de faire disparaître les obstacles naturels, en reconnaissant à ces puissances le droit de percevoir une taxe sur les vaisseaux de commerce, quel que fût leur pavillon, jusqu'à complète extinction de la dette contractée pour l'exécution des travaux.

Congrès de Berlin (1878).

Le Congrès de Berlin, qui se réunit à la suite de la guerre russo-roumano-turque, a stipulé ce qui suit, dans le Traité signé le 13 juillet 1878 :

1° Pour augmenter les garanties assurant la liberté de navigation sur le Danube, liberté reconnue comme étant d'intérêt européen, les puissances contractantes décident que toutes les forteresses et fortifications se trouvant sur les rives du Danube, depuis les Portes de Fer jusqu'aux Bouches du fleuve, seront démantelées et qu'aucune nouvelle fortification ne devra être construite. Aucun navire de guerre ne sera

autorisé à naviguer sur le Danube en aval des Portes de Fer, sauf les bâtiments légers destinés à la police fluviale et au service des douanes. Il est décidé aussi que les stationnaires des embouchures du Danube pourront remonter le fleuve jusqu'à Galatzi.

2° La C. E. D. (Commission Européenne du Danube), dans laquelle la Roumanie doit être désormais représentée, est maintenue dans ses fonctions, qu'elle exercera, jusqu'à Galatzi, dans une complète indépendance de toute autorité territoriale.

3° Une année avant l'expiration du délai fixé pour la durée de la C. E. D., les puissances s'entendront sur la prolongation de ce délai et sur les modifications qu'elles croiront nécessaires.

4° Les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes de Fer jusqu'à Galatzi, seront établis par la C. E. D., assistée de délégués des Etats riverains, et en harmonie avec ceux qui ont été ou seront admis pour la partie du fleuve en aval de Galatzi.

5° La C. E. D. s'occupera de l'entretien du phare de l'île des Serpents.

6° Les travaux pour la suppression des obstacles que les Portes de Fer et les cataractes opposent à la navigation, sont confiés à l'Autriche-Hongrie. Les Etats riverains de cette partie du fleuve accorderont toutes les facilités pour l'exécution de ces travaux.

Les dispositions de l'article 6 du Traité de Lon-

dres (1871), concernant le droit de percevoir une taxe provisoire pour couvrir les dépenses occasionnées par ces travaux, sont maintenues en faveur de l'Autriche-Hongrie.

Ainsi, le traité de Berlin rend la C. E. D. indépendante des autorités locales et étend sa juridiction jusqu'à Galatzi. Il impose aux Etats riverains de la partie du Danube comprise entre les Portes de Fer et les embouchures du fleuve, l'obligation de démanteler les fortifications, et demande à la Roumanie et à la Serbie d'accorder des facilités à l'Autriche-Hongrie, sous prétexte de favoriser les travaux aux Portes de Fer.

En imposant à la Roumanie l'obligation de laisser exécuter, par une seule puissance, des travaux sur son territoire, le Traité de Berlin s'est trouvé en contradiction avec le Traité de Paris de 1856, lequel avait décidé que la Commission riveraine exécuterait les travaux nécessaires sur tout le parcours du Danube. Il contredit également le Traité de Londres qui stipulait que ces travaux ne pourraient être exécutés que d'accord avec les riverains.

Le Traité de Berlin enlève aussi à la Commission des Etats riverains de tout le Danube le droit d'établir des règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance. En effet, dans le Traité de Berlin, il était stipulé que les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, des Portes de Fer à Galatzi, seraient établis par la Commission Euro-

péenne, assistée de délégués des Etats riverains. D'autre part, d'après le Traité de Paris, l'application de ces règlements devenait impossible.

Conférence de Londres (1883)

Les travaux de cette Conférence sont particulièrement importants par la controverse qui s'est produite au sujet de l'admission de la Roumanie à la participation aux débats avec voix délibérative. On sait que la Roumanie, bien qu'elle fût partie de la Commission Européenne, n'a pas pris part à la Conférence de Londres, parce que l'Ambassadeur d'Autriche s'y est opposé, sous prétexte qu'en donnant à la Roumanie le droit de vote, on lui créerait une situation qui n'était pas à désirer, puisqu'elle pourrait opposer son veto si elle le jugeait utile. Invité à prendre part avec voix consultative seulement, le délégué de la Roumanie s'est refusé à participer aux travaux de la Conférence. Il fit une déclaration très digne par laquelle il mettait en garde les puissances réunies à Londres contre le fait que les décisions qui seraient prises sans la participation de la Roumanie ne seront pas obligatoires pour elle.

Bien que le représentant de l'Autriche-Hongrie ait demandé que les stipulations de la Conférence de Londres, qui concernaient tout le Danube, fussent déclarées exécutoires, la Roumanie n'ayant pas été admise à cette conférence, ces décisions, en ce qui

concerne la portion du Danube comprise entre les Portes de Fer et Braïla, sont restées lettre morte.

La Conférence de Londres avait décidé : 1° L'extension des pouvoirs de la C. E. D. jusqu'à Braïla ; 2° La Confirmation du règlement élaboré en vertu de l'article 55 du Traité de Berlin, et 3° La prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne.

Par son attitude ferme et consciencieuse, la Roumanie a empêché l'établissement, sur le Bas-Danube, d'un régime de navigation contraire aux principes du Droit public établis en matière de navigation fluviale qui aurait été préjudiciable aux intérêts commerciaux de l'Europe tout entière.

LE RÉGIME DU DANUBE

AVANT ET PENDANT LA GUERRE 1914-1918

Avant le déclanchement de la guerre de 1914-1918, qui devait paralyser pour cinq ans l'activité fluviale, la navigation sur le Danube était divisée en sections et soumise à des réglementations différentes. Au lieu d'une seule Commission pour assurer une unité en ce qui concerne les règlements de la navigation et la communauté fluviale, il y avait à cette époque quatre commissions : une des Etats austro-hungaro-allemands sur le cours supérieur du fleuve jusqu'aux Portes de Fer ; une deuxième, serbo-roumaine et roumano-bulgare, qui a élaboré des règlements identiques sur le secteur compris entre les Portes de

Fer et Galatzi ; la troisième, la Commission Européenne, était composée des représentants de la France, de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne, de l'Autriche-Hongrie, de l'Italie, de la Russie et de la Roumanie, sur la partie comprise entre Galatzi et la mer Noire, et enfin une quatrième, russo-roumaine, sur le bras de Chilia.

Dès le début de la guerre, bien que le Danube ait été neutralisé, et par conséquent aucun acte d'hostilité ne devant se produire dans les eaux de ce fleuve, les Serbes ont fait des barrages de mines dans leurs eaux territoriales, arrêtant ainsi la navigation.

Entre temps, on découvrit que le personnel autrichien de la C. E. D. faisait de l'espionnage au détriment de la Roumanie qui se vit obligée de procéder à l'expulsion des coupables. Au même moment, les Russes envoyèrent sur le Danube plusieurs canonnières contre les Puissances centrales, pour aider les Serbes. Dans son désir de sauvegarder sa situation de puissance neutre, la Roumanie fait des barrages de mines le long du Danube, de Turcksmil à l'embouchure du Pruth, dans les eaux territoriales roumaines, ce qui empêcha le passage des moniteurs autrichiens envoyés contre les canonnières russes.

En 1916, par l'entrée en guerre de la Roumanie, le dernier des Etats membres de la C. E. D. devint belligérant.

Par suite de l'invasion de la Dobroudja par les armées austro-allemandes, le siège de la C. E. D. est

transféré à Odessa, avec une partie des archives. Mais, après l'occupation de l'Ancien Royaume, la navigation sur le Danube est rétablie jusqu'à Braïla. Les autorités occupantes entreprennent des travaux pour le renflouement des bateaux qui empêchaient la circulation fluviale et font construire des élévateurs dans les ports danubiens ainsi qu'un pipe-line, de la région pétrolifère de Ploesti jusqu'au port de Giurgiu situé sur le Danube, pour le chargement des produits pétroliers destinés à l'Allemagne.

Dans le Traité de Paix de Bucarest de 1918, qui succéda à l'effondrement des Russes à Brest-Litowsk, les Puissances centrales stipulent ce qui suit, relativement à la navigation sur le Danube (1) :

1° La suppression de la C. E. D., qui devait être remplacée par la Commission des Bouches du Danube, composée de l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Roumanie, la Bulgarie et la Turquie.

2° L'Allemagne se réserve le droit d'utiliser, pour un temps indéterminé, les élévateurs mécaniques de céréales et charbon, installés dans les ports du Danube : Calafat, Corabia, T. Magurele, Giurgiu et Etenitza.

3° La cession à l'Autriche-Hongrie, pour une durée de 99 ans, contre un paiement de 1.000 lei par an du chantier naval de T. Severin.

4° La cession, gratuite, à l'Allemagne, d'un ter-

(1) Dr Manolescu : *Istoricul reglementarii navigatiunii pe Dunare*, p. 88.

rain dans le port roumain de Giurgiu, pour la construction d'un nouveau chantier naval.

5° Un régime égalitaire pour les pavillons des Puissances centrales, en ce qui concerne les taxes qui devaient être perçues pour la navigation sur le fleuve.

6° L'obligation pour la Roumanie d'effectuer le cabotage local.

7° L'établissement d'un tarif réduit pour le transport des marchandises allemandes sur les chemins de fer roumains et l'assurance d'un placement avec priorité de ces marchandises sur le marché roumain.

Par le Traité de Bucarest (1918), les Puissances centrales momentanément victorieuses sur le front de l'Est, par l'avènement de la révolution russe, excluaient des affaires danubiennes les trois grandes puissances occidentales, la France, l'Italie et l'Angleterre, qui avaient joué un rôle décisif dans la liberté de la navigation sur le Danube (1).

Le Traité de Bucarest n'a pas été ratifié par la Roumanie. Son Gouvernement a retardé sa signature pour ne pas produire des effets juridiques. Peu de temps après, l'armée roumaine avait repris les armes : cela se passait avant la signature de l'armistice général en 1918, suivi du Traité de Versailles qui devait réorganiser complètement le régime danubien en vigueur à cette époque.

(1) N. Dascovici : *Curs de Drept International Public*, p. 106.

Le Traité de Versailles (1919)

Après la guerre, le Traité de Versailles a fixé en principe un nouveau statut du Danube. La Convention a été signée à Paris le 23 juillet 1921, par la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, la Roumanie, le Royaume Serbo-Croato-Slovene et la Tchécoslovaquie.

D'après cette convention, le Danube est internationalisé en aval d'Ulm, ainsi que tous ses affluents navigables naturellement, s'ils traversent deux ou plusieurs pays.

La Commission européenne du Danube est maintenue avec toutes ses prérogatives d'avant-guerre, sur le secteur dénommé : Danube maritime.

En outre, une Commission Internationale du Danube est créée (C. I. D.), chargée du contrôle et de la surveillance du secteur fluvial navigable, des canaux et des affluents du Danube déclarés internationaux. Et, si la Commission Européenne du Danube exerce son mandat en complète indépendance vis-à-vis de la puissance territoriale, la C. I. D., composée d'un délégué de chaque Etat riverain et de ceux représentés à la C. E. D., laisse tout exercice de souveraineté aux riverains, à condition qu'aucun obstacle ne soit fait à une navigation normale et que tous les pavillons soient traités sur un pied de parfaite égalité, en ce qui concerne leur circulation sur le fleuve et l'usage des ports et de leurs installations. Il est admis toutefois, comme exception, le droit réservé

aux riverains, appelé le « cabotage fluvial », pour les transports réguliers de passagers et de marchandises entre les ports nationaux.

L'entretien de la navigabilité et les travaux d'amélioration sont à la charge des pays riverains. Quand ces travaux ont une importance exceptionnelle, les sommes dépensées peuvent être récupérées par des taxes perçues sur la navigation, après un accord préalable avec la C. I. D.

Les règlements de police fluviale proposés par les riverains sont mis d'un commun accord sous le contrôle de la C. I. D. et appliqués ensuite, après transformation en loi nationale, par la police fluviale de chaque Etat respectif.

Pour le secteur des Portes de Fer, la Commission Internationale du Danube devait administrer provisoirement le Service de pilotage d'Orsova, jusqu'à la conclusion de l'accord qui devait intervenir entre la Roumanie et la Yougoslavie, pour la création et le fonctionnement d'un Service coriverain, technique et administratif, composé et dirigé par des fonctionnaires roumains et yougoslaves recommandés par les deux Etats respectifs, service qui devait travailler sous le contrôle de la C. I. D.

LA SITUATION CRÉÉE A LA ROUMANIE
PAR LE NOUVEAU STATUT DU DANUBE

La décision prise par le traité de Versailles de maintenir la C. E. D. et de créer la C. I. D., produit

un vif mécontentement en Roumanie, surtout en ce qui concerne la première, et cela pour des raisons entièrement justifiées.

Tout d'abord, si les deux Commissions veillent certainement sans partialité à la liberté de la navigation pour tous les pavillons, la C. E. D. exécute les travaux de régularisation du fleuve quand et comme elle le veut ; elle établit les règlements de police et perçoit sur la navigation des taxes sans aucun ménagement et sans prendre aucun avis de l'Etat riverain intéressé.

Dans cette Commission, la grande majorité des membres est formée par les Etats qui ne sont pas riverains du Danube : la France, l'Italie, la Grande-Bretagne, tandis que la Roumanie, le seul Etat riverain et le plus intéressé, se trouvait dans une intolérable infériorité. Au sein de la C. E. D., la Roumanie, le seul pays qui a des intérêts vitaux par le fait qu'il détient plus de la moitié du cours navigable du Danube et la totalité de sa partie maritime navigable, n'a aucune autorité. Les trois autres Etats, qui composent la C. E. D., qui ne sont pas riverains et dont les intérêts sont loin de pouvoir être comparés avec ceux de la Roumanie, ont tout dans la Commission : la direction politique, technique et économique. Aucun Roumain ne faisait partie du personnel dirigeant ou technique. La Roumanie était complètement ignorée et systématiquement éloignée de la vraie

direction et de la conduite des travaux de la Commission, qui constituait un Etat indépendant sur le territoire de l'Etat roumain.

De l'examen des statuts des deux Commissions, il ressort clairement la tendance de tous les grands Etats qui ont institué ces Commissions, qui était d'accaparer le plus possible le commerce du Danube et de le diriger vers les ports de l'Occident. Les travaux ultérieurs de canalisation et les tarifs combinés avec les chemins de fer devaient achever leur œuvre au détriment des pays aux « intérêts limités ».

Evidemment, si le régime différentiel des conditions juridiques sur le Danube était pleinement justifié, il y a à peu près cent ans, par la divergence des intérêts politiques qui gravitaient autour des bouches de ce fleuve à l'époque de la domination turque, par les tendances d'accaparement d'alors, ainsi que par l'insuffisance des moyens techniques dont l'Empire Ottoman disposait pour l'entretien de la navigation, à l'époque du Traité de Versailles, la situation était déjà totalement différente et, on aurait dû en tenir compte. Les conditions ont été profondément modifiées et depuis plus de cinquante ans, la Roumanie a prouvé, par des actes, sa pleine capacité technique. Les grands travaux qu'elle a entrepris dans les différents domaines et surtout sur le Danube, travaux qui seront précisés plus en détail dans la dernière partie de cet ouvrage, en sont le témoignage irréfutable.

La Conférence de Sinaïa (1938)

Grâce à son attitude énergique, la Roumanie devait un jour affirmer sa situation d'Etat riverain sur le Danube et son embouchure. Ces longues années d'attente devaient aboutir en 1938 à la Conférence de Sinaïa, qui lui apporta le succès moral et matériel qui lui était dû. Toutes les Puissances participantes ont reconnu enfin ses droits incontestables sur ces parties du fleuve.

Cette Conférence réunissait les délégués de la France, de la Grande-Bretagne et de la Roumanie. Le statut de la C. E. D. fut profondément modifié, ses attributions devenant conformes aux droits de souveraineté de l'Etat roumain. La Commission Européenne du Danube devint ce qu'elle devait être depuis longtemps : un organe de surveillance qui garantit la liberté de la navigation, comme sur tous les autres grands fleuves.

Voici, maintenant, en résumé, l'arrangement sur lequel sont tombés d'accord, à Sinaïa, les délégués des trois puissances :

La Commission Européenne du Danube et ses agents cessent d'exercer les pouvoirs qui leur ont été conférés en ce qui concerne la navigation, notamment par les articles 8, 9 et 10 de l'Acte public du 2 novembre 1865, l'article 2 de l'Acte Additionnel du 28 mai 1881, et 1 et 119 du Règlement de navigation.

La C. E. D. et ses agents cessent d'exercer dans le port et sur la rade de Soulina les pouvoirs spéciaux qui leur avaient été conférés.

La Commission Européenne élabore, en s'inspirant des propositions présentées par le Gouvernement roumain, le Règlement de navigation et de police applicable au Danube et à ses embouchures. Le Gouvernement roumain met ce règlement en vigueur et est chargé de son application. La Commission et ses agents cessent en conséquence d'exercer les pouvoirs qui leur sont conférés en ce qui concerne l'établissement des dispositions relatives à l'exercice de la navigation.

Le corps de pilotage passe, dans sa composition actuelle, sous les ordres des autorités roumaines compétentes. Pour les vacances qui se produiront, les pilotes de nationalité non roumaine seront remplacés par des pilotes roumains, jusqu'à la proportion de 60 % du nombre total.

Le Gouvernement roumain constitue un service autonome dénommé « Direction du Danube Maritime », chargé de l'élaboration des projets, des travaux sur le Danube maritime et ses embouchures, et de leur exécution, de la perception des taxes et de la gestion de leur produit.

La Direction autonome soumet à la Commission Européenne les projets de travaux d'amélioration et d'entretien qui doivent être entrepris dans l'intérêt de la navigabilité et qu'elle établit de concert avec le

Comité d'ingénieurs conseils constitué par la Commission. Sur le rapport de ce Comité, la Commission apprécie si les dits projets sont conformes aux exigences de la navigation. Elle peut les modifier si elle le juge utile.

Les décisions de la Commission en cette matière sont prises à la majorité des voix, la voix du délégué roumain devant faire partie de la majorité. Ces décisions tiendront compte des intérêts techniques, économiques et financiers de la Roumanie.

La Direction autonome ou toute autre autorité sans l'autorisation préalable de la Commission, les travaux qui pourraient être nécessités par des circonstances imprévues et urgentes.

La Direction autonome ou toute autre autorité roumaine compétente fait parvenir à la Commission une description sommaire de tous les travaux nécessaires au développement économique de la Roumanie, notamment des travaux de défense contre les inondations et de ceux qui concernent les irrigations et qui seraient à exécuter sur le Danube maritime ou à ses embouchures.

Les taxes sur la navigation seront d'un taux modéré et égales pour tous les pavillons. La Direction autonome en soumet le tarif à la Commission qui le détermine à la majorité des voix, la voix du délégué de la Roumanie devant faire partie de la majorité. Le produit des taxes est versé à la Caisse de la Direc-

tion autonome et sera exclusivement affecté à l'exécution des travaux.

La Commission Européenne et ses agents cessent d'exercer les pouvoirs spéciaux qui leur ont été conférés en matière sanitaire.

La C. E. D. met à la disposition des autorités roumaines compétentes et de la Direction autonome, pour être utilisés en pleine liberté, conformément à leur destination, dans l'intérêt de la navigation, les biens meubles et immeubles, notamment les engins flottants, les installations, le matériel en magasin, les carrières, les hôpitaux de Soulina et les phares de l'Ile des Serpents, de Soulina et de Saint-Georges.

Le Gouvernement Roumain désigne les autorités compétentes pour connaître en première instance les infractions aux prescriptions du Règlement de navigation et de police.

La C. E. D. et ses agents cessent d'exercer en matière judiciaire les droits qui leur ont été conférés.

La Commission Européenne renonce à la franchise postale, télégraphique et téléphonique.

Le présent arrangement est ouvert à l'adhésion de tout Etat représenté à la Commission Européenne ou qui viendrait à y être représenté à l'avenir.

L'accord de Bucarest (1939)

Le 1^{er} mars 1939, les représentants de la France, de l'Allemagne, de l'Italie, de la Grande-Bretagne et de la Roumanie, réunis à Bucarest, ont signé un

accord qui prévoit l'entrée de l'Allemagne dans la Commission du Danube sur un pied de parfaite égalité avec les autres Etats qui y sont représentés.

Les Gouvernements du Reich Allemand et de l'Italie déclarent en même temps adhérer à l'Arrangement, relatif à l'exercice des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube, signé à Sinaïa le 18 août 1938.

L'article 4 de l'Arrangement de Sinaïa est modifié comme suit : le corps de pilotage passe, dans sa composition actuelle, sous les ordres des autorités roumaines compétentes.

Au fur et à mesure des vacances qui se produiront, les pilotes de nationalité non roumaine seront remplacés par des pilotes roumains, jusqu'à ce que la proportion de ces derniers par rapport au nombre total des pilotes atteigne deux tiers (précédemment 60 %).

La réunion à Belgrade de la C. I. D. (1940)

Pendant la dernière guerre européenne et ensuite mondiale, la Roumanie, désireuse de garder strictement sa neutralité déclarée dès le début des hostilités, a pris l'initiative de convoquer la Commission Internationale du Danube, afin de se prononcer sur une série de mesures efficaces qui devaient assurer la sécurité de la navigation sur le fleuve et le maintien de l'ordre.

Les délégués de quatre Etats riverains représen-

tés dans la C. I. D., respectivement la Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie et la Yougoslavie, réunis à Belgrade le 17 avril 1940, sont tombés d'accord sur plusieurs questions fondamentales d'une très grande importance.

La résolution adoptée à l'unanimité, a été présentée par le délégué de la Roumanie. Elle prévoyait ce qui suit :

La circulation sur le Danube est interdite à tout navire affecté à d'autres buts que le transport des personnes et des marchandises. Cette disposition ne regarde pas les bâtiments appartenant aux Etats riverains dans leur secteur de police.

Le transit d'armes, de munitions et de matériel explosif ne serait pas admis sur le Danube sans une autorisation préalable de la part de l'Etat riverain respectif.

Aucun transport de matériaux lourds, comme le ciment, les minerais et les pierres, n'est admis à traverser le secteur des Portes de Fer et des cataractes du Danube sans autorisation spéciale. L'Administration des Portes de Fer prendra des mesures spéciales de précaution pour assurer le passage éventuel de pareils transports.

Les Etats riverains sont obligés de faire un contrôle de l'équipage des navires qui circulent sur le fleuve et n'admettront en aucun cas un nombre supérieur à celui réglementaire nécessaire. Le personnel se trouvant à bord devra posséder un document attes-

tant son identité et la qualification de la fonction effective qu'il accomplit sur le bâtiment respectif.

Sur toute la longueur du Danube où s'exerce la police de navigation, les Etats riverains prendront toute mesure utile pour assurer l'exécution de ces dispositions.

Au cours de la séance du 23 mai 1940, le délégué de la Roumanie a fait aux membres de la Commission Européenne du Danube une déclaration dont le texte a été approuvé à l'unanimité. Cette déclaration précisait qu'en ce qui concerne le Danube maritime, le Gouvernement roumain, pleinement conscient des obligations qu'il a dans les circonstances exceptionnelles du moment et en vertu du droit exclusif de la Roumanie d'exercer la police dans ses eaux territoriales, a décidé de prendre et a arrêté déjà des mesures de sécurité inspirées par les principes formulés dans la Résolution adoptée à Belgrade le 17 avril 1940 par la C. I. D.

Les représentants à la C. E. D., de l'Allemagne, de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie ont voté ensuite, sur la proposition du Plénipotentiaire de la Roumanie, la résolution suivante :

« La Commission Européenne du Danube, prenant connaissance de la communication faite par le
« délégué de la Roumanie à propos de la résolution
« de la C. I. D. du 17 avril 1940 ;

« Reconnaissant que les mêmes intérêts imposent
« l'application sur le Danube maritime des mesures

« inspirées des principes identiques ;

« Reconnaissant d'un autre côté que de pareilles
« mesures tombent dans la compétence de la Rouma-
« nie, en vertu de son droit exclusif d'exercer la
« police dans cette partie du fleuve ;

« La Commission Européenne du Danube prend
« acte et fait sienne la déclaration du délégué de la
« Roumanie, que les autorités roumaines compétentes
« entendent appliquer de pareilles mesures aussi
« dans le secteur du fleuve qui regarde la C. E. D. ».

Il faut souligner à cette occasion le succès du délégué de la Roumanie dans la Commission Européenne qui a réussi à créer un précédent unique dans le domaine du Droit International, en mettant d'accord dans la séance de la Commission, les intérêts des Etats belligérants : l'Allemagne, l'Italie, la France et la Grande-Bretagne, et de déterminer leurs représentants à accepter sans réserve les propositions et les résolutions du Gouvernement Roumain.

La Conférence de Vienne (1940)

Peu de temps après, le sort des armes est défavorable à la France et à la Grande-Bretagne. Les armées de l'Axe sont victorieuses en Europe et occupent de nombreux pays qui se sont opposés par les armes.

Dans une atmosphère favorable aux pays vainqueurs, s'est réunie à Vienne une nouvelle conférence, qui supprime tout d'abord la Commission Internationale du Danube. Il y est organisé en échange un

Conseil du Danube fluvial, qui veillera sur la navigation à partir de Bratislava jusqu'aux embouchures du Danube. Ce Conseil est composé de représentants de l'Allemagne, de l'Italie, de la Roumanie, de la Yougoslavie, de la Hongrie, de la Bulgarie et de la Slovaquie. Après l'annexion de la Bessarabie à l'U. R. S. S., cet Etat a été admis sur sa demande dans le Conseil du Danube fluvial comme riverain.

La création d'un Comité des Portes de Fer, duquel font partie l'Allemagne, la Roumanie et la Yougoslavie, est également décidée à Vienne, ainsi qu'une Délégation spéciale qui devra gérer les travaux des Commissions Internationales du Danube, composée par les Plénipotentiaires d'Italie, de Roumanie et de Hongrie.

Le régime du Danube maritime entre Braïla et la Mer Noire restait pour l'instant inchangé.

Il résulte des décisions de Vienne que le Danube, de ses sources jusqu'à Bratislava, coulant sur territoire allemand, sera administré par les organes du Reich.

La nouvelle Conférence de Vienne (1942)

Au début du mois de mars 1942, une nouvelle Conférence s'est réunie à Vienne sur l'initiative de l'Allemagne. Les pays représentés à cette conférence sont : l'Allemagne, la Hongrie, l'Italie, la Roumanie, la Bulgarie, la Slovaquie et la Croatie.

DEUXIEME PARTIE

L'ECONOMIE DU BASSIN DANUBIEN

CHAPITRE PREMIER

L'ESPACE ECONOMIQUE DANUBIEN

On ne peut déterminer d'une manière très exacte l'étendue territoriale de l'espace économique danubien qui est, à mon avis, assez élastique. Si on prend le Danube comme axe, il est seulement possible de se faire une idée assez approximative des pays qui entrent dans la délimitation de cet espace, ainsi que de son étendue.

D'après certains auteurs, il s'agirait d'un territoire d'une superficie de 860.000 kilomètres carrés, avec une population de 56 millions d'habitants (1). Mais si on tient compte des transformations survenues depuis 1930 en Europe centrale et surtout de l'avènement de l'Anschluss, on peut considérer que les dimensions de l'espace économique danubien se sont de beaucoup élargies géographiquement et démographiquement, puisque l'Allemagne tout entière doit y être englobée en tant que pays riverain d'une grande partie du Danube. Et, si on pousse le raisonnement plus loin en considérant les canaux qui aboutissent au Danube, et ceux qui sont projetés, comme une prolongation naturelle du grand fleuve, on arrive à un

(1) A. Lelek : *La collaboration économique des nations de l'Europe centrale*, Paris, 1931.

agrandissement colossal de cet espace économique danubien.

Par l'achèvement prochain du canal Rhin-Main-Danube, la Mer du Nord et l'Atlantique se trouveront reliés à la Mer Noire. Cette future diagonale des communications à travers le continent aura à remplir un jour un rôle capital, aussi important que celui qu'ont eu autrefois les canaux de Suez et de Panama. Sa longueur navigable, de Rotterdam à Soulina, aura 3.454 kilomètres.

Elle sera non seulement la plus importante artère de communication artificielle qui relie le bassin du Danube à celui d'un autre grand fleuve européen (le Rhin), mais, par ses caractéristiques techniques et par les perspectives économiques qu'elle ouvre, sera un stimulant de l'activité productive et commerciale de toute la zone comprise entre la mer du Nord et la mer Noire. Par l'union de ces deux fleuves en un seul, le Danube commencera à Rotterdam et le Rhin finira à Soulina.

L'idée d'une liaison entre le Danube et le Rhin date de très longtemps. Elle a préoccupé déjà les Européens du VIII^e siècle. Le premier essai de liaison du Rhin au Danube a été fait sous le règne de CHARLEMAGNE, entre Altmühl et Rezat, sur une longueur de 5 kilomètres (1). Les travaux n'ont pas réussi et le projet de CHARLEMAGNE a été repris plusieurs fois à

(1) Ing. Virgil Cotovu : *Conferinta asupra noului canal Rhin-Main-Dunare*. Bucuresti, 1941.

travers les siècles. NAPOLEON eut aussi son plan à cet égard.

La première réalisation fut au XIX^e siècle sous le roi LUDOVIC I^{er} de Bavière, entre 1836 et 1846, la construction du canal « Ludovic » qui reliait le Main à Bamberg au Danube à Kelheim. Le canal avait 174 kilomètres. Au début, la société constructrice, réalisant des bénéfices, put, pendant cinq années, payer aux actionnaires des dividendes, jusqu'en 1850, quand le trafic atteignit 196.000 tonnes. Ensuite, il diminue par suite de la concurrence que lui faisaient les chemins de fer, des dimensions trop petites du canal qui ne permettaient la circulation qu'à des bateaux de 30-40 tonnes, du trop grand nombre d'écluses, de la traction à cheval, etc...

On ne transportait d'ailleurs que des marchandises très bon marché : du sable, des briques, des pierres, etc..., ce qui veut dire qu'il n'a pas joué un rôle appréciable dans l'économie de la région.

Depuis, l'idée fit son chemin. En 1916, se sont tenues de nombreuses conférences de propagande à Nuremberg, München, Vienne, Buda-Pest, etc..., pour la construction du canal Main-Danube, dont l'absence s'est faite particulièrement sentir pendant la guerre 1914-1918. En 1921, on a constitué la Société « Rhin-Main-Danube », au capital de 900 millions de R. M. Depuis cette date, les travaux se sont poursuivis sans arrêt.

Par la construction du canal Rhin-Main-Danube, on arrive, du point de vue local, à un relèvement du niveau économique de la région respective, et du point de vue international : à la liaison de la mer du Nord à la Mer Noire, c'est-à-dire de l'Allemagne occidentale et de l'Europe centrale avec les Etats danubiens et, plus loin encore, avec la Russie et la Turquie, et ensuite à travers l'Irak, par le Tigre et l'Euphrate, avec le Golfe Persique ; par les Détroits, avec la mer Egée et toute la Méditerranée orientale, et par le canal de Suez, avec les Indes.

Mais le grand problème, dont la solution est très recherchée depuis quelques années, est l'établissement d'une communication directe entre le Rhin et le Danube, qui permettrait à la flotte d'un de ces fleuves de passer facilement sur l'autre, assurant ainsi un échange économique très actif entre les bassins de ces deux grands fleuves. On sait que le Rhin traverse une importante région charbonnière, très industrialisée, tandis que le Danube coule dans des contrées surtout agricoles. Et en dehors de cette possibilité d'échange continental, il faut tenir compte aussi des marchandises qui arrivent en temps normal par la mer du Nord ou la mer Noire ; elles devront emprunter aisément et à bon marché la voie navigable du Rhin ou du Danube et de leur canal de liaison, pour pénétrer vers l'intérieur de l'Europe.

La construction du canal Rhin-Main-Danube constitue en même temps un moyen très important

de la politique économique d'expansion du Reich vers les peuples danubiens et du Sud-est européen, consistant dans une augmentation continuelle, poussée au maximum, du volume des échanges respectifs. De 1933 à 1937, le trafic de l'Allemagne avec la Bulgarie s'est accru de 200 %, avec la Roumanie de 250 %, avec la Hongrie de 400 %. En outre, 40 % du trafic de la Turquie, durant ces dernières années, sont allés vers l'Allemagne, en grande partie par le Danube.

La zone d'influence du canal, en dehors de l'Allemagne et des pays annexés, touche la Belgique, la Hollande, la Suisse, la Hongrie, la Slovaquie, la Croatie, la Serbie, la Bulgarie et la Roumanie.

La plus grande partie des produits de ces pays emprunteront la voie du Danube, ce qui occasionnera moins de frais que l'habituelle voie ferrée.

Pour apprécier la différence de prix entre ces deux moyens de transport, citons quelques chiffres suggestifs : pour 100 schillings, ont été transportés, de Vienne à Galatzi : 596 kilos de fer forgé par voie ferrée et 4.970 kilos par eau ; 408 kilos de coton contre 2.002 kilos par eau ; et de Galatzi à Vienne : 944 kilos de céréales, contre respectivement 2.940 kilos par eau ; de Giurgiu à Vienne : 631 kilos d'essence contre 2.330 kilos par voie fluviale.

Il est également prévu la liaison du fleuve Weser avec le canal Rhin-Main-Danube, par la canalisation de la Weser jusqu'à Bamberg ; et on travaille actuellement à la construction du canal Oder-Danube, qui

aura une longueur de 315 kilomètres et reliera Stettin avec le Danube près de Presbourg. Ce canal sera mis en communication avec un autre qui fera la liaison avec l'Elbe et particulièrement avec Hambourg.

Un autre canal, de Kassel à Gleiwitz, assurera la liaison du bassin houiller de Haute-Silésie avec les principales voies navigables de cette région. Des travaux ayant pour but de rendre navigable la Vistule pour des bateaux de 1.000 tonnes, ont été commencés en 1940. Par ailleurs, une liaison Oder-Vistule est prévue à Catovitz.

Quant au Rhin, que des bateaux de 2.000 tonnes peuvent remonter jusqu'à Bâle, il est prévu une canalisation en amont de ce point, qui le rendra commercialement navigable jusqu'à Constance. En outre, plusieurs canaux latéraux raccourciront le trajet en réunissant les boucles du fleuve.

Dans le Sud de la Suisse, des canaux de jonction partant du Lac Majeur iront, par l'intermédiaire du Pô, rejoindre la mer Adriatique. En amont de l'Adda, un canal latéral assurera la liaison avec Milan, où l'on compte sur un trafic de 3-4 millions de tonnes. La réalisation de ce projet donnera à la Suisse un port très important à Locarno.

Récemment, on mit à l'étude la construction d'un autre canal navigable entre le Danube et la mer Adriatique, dans le cadre de la collaboration italo-croate. Le tracé partirait de Buccari jusqu'au fleuve Kulpa, et de là, par la déviation du cours de ce fleuve,

ou de celui de la Save, on arriverait au Danube. Les bateaux susceptibles de pouvoir circuler sur ce canal seraient de 1.500 tonnes.

L'importance économique de cette nouvelle voie navigable serait particulièrement grande, étant donné que l'Adriatique serait reliée directement au réseau danubien, qui dessert les plus importants centres de l'Europe sud-orientale.

De cette manière, le Danube se trouvera relié à l'Est, au Centre et à l'Ouest de l'Allemagne, à la mer Baltique, la mer du Nord et l'Adriatique, toutes ces communications ayant comme centre Vienne, qui deviendrait un grand port intérieur de l'Europe centrale et le plus grand port fluvial du continent. On travaille d'ailleurs depuis plus de deux ans à son aménagement et les plans présentent de vastes proportions.

Toutes ces canalisations sont, sans nul doute, projetées par les Allemands pour l'accomplissement de leur plan d'expansion économique vers l'Est et le Sud-Est de l'Europe. Mais il faut reconnaître en toute objectivité qu'en même temps tous ces travaux serviront également dans une très large mesure au redressement économique et social des pays respectifs où le niveau de vie, en particulier celui de la classe paysanne, est bien bas depuis des siècles et malheureusement encore à l'heure actuelle.

CHAPITRE II

L'IDEE D'UN RAPPROCHEMENT ET DE COLLABORATION DES PAYS DANUBIENS

Avant 1918

L'idée d'un rapprochement des pays disséminés dans la vallée du Danube date de longues années.

Avant la guerre de 1914-1918, le rapprochement des pays danubiens était envisagé soit du point de vue économique, soit du point de vue politique, ou de ces deux points de vue en même temps.

L'idée la plus connue était celle des pangermanistes, sur la « Mitteleuropa ».

Le bassin danubien était alors partagé entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Serbie, la Roumanie et la Bulgarie. Les deux premiers de ces Etats détenaient toute l'activité économique et politique de la région danubienne, les trois autres n'ayant qu'un rôle effacé.

Cependant, déjà en 1840, dans la petite Serbie, des hommes d'Etat commencèrent à songer à la formation d'une grande confédération danubienne. Le Prince MICHEL de Serbie envisage la libération et l'unification de tous les Slaves qui ont constitué, après

1918, la Yougoslavie, en même temps qu'il entretient des relations amicales avec les hommes politiques roumains et hongrois en vue d'étendre éventuellement à ces deux pays la confédération projetée.

D'après ses vues, on a dressé en 1844 un programme écrit qui envisageait principalement le rapprochement des peuples balkaniques, avec la possibilité d'un élargissement vers les pays danubiens.

Son auteur, le ministre Ilija GARASANIN, l'avait dressé sous l'influence des émigrés tchèques et polonais se trouvant alors à Belgrade. Il était d'autre part en rapport avec les libéraux hongrois, proscrits de 1848. Le projet de 1850 envisageait la création d'une vaste confédération comprenant la Hongrie, la Pologne, la Croatie, la Serbie et la Roumanie.

Mais ce n'est qu'en 1862 qu'on a élaboré un plan plus précis de cette confédération. D'après ce plan, les Etats danubiens auraient formé un Etat fédératif avec communauté de régime en ce qui concerne la politique étrangère, la représentation diplomatique, le système douanier, l'organisation et la législation commerciales, le régime monétaire et la défense. Il était prévu un Parlement qui aurait à élire un organe exécutif : le Conseil de la Confédération. Belgrade, Bucarest et Budapest devaient à tour de rôle servir de capitale.

Ce projet n'a pas abouti. Il avait été lancé trop tard. Les négociations entre l'Autriche et la Hongrie, en vue de la formation d'une union politico-économi-

que, étaient déjà assez avancées. La loi fondamentale du 21 décembre 1867, créant la monarchie austro-hongroise, rendit caducs les projets formés en vue de la constitution d'une confédération danubienne.

*

**

D'autres projets ont été conçus depuis. Mais les plus grandioses d'entre eux et les plus importants étaient ceux des pangermanistes qui désiraient arriver à la formation d'un puissant territoire économique et politique en Europe Centrale, à savoir la « Mitteleuropa ».

Le pangermanisme est né avec le Saint Empire germanique, qui étendait la suprématie de la race allemande sur une grande partie de l'Europe et dont les Empereurs tentaient d'exercer leur pouvoir aussi bien à Rome et à Vienne qu'à Francfort. Après l'écroulement du Saint Empire germanique, le pangermanisme s'endormit. Ce n'est que depuis 1813, lorsque la Prusse commença à rassembler les pays allemands, et après la victoire de 1870, quand, sous la conduite de BISMARCK, elle se proclama héritière du Saint Empire germanique, que les idées pangermanistes commencèrent à se réveiller à nouveau. Pour mieux défendre les frontières allemandes, pour appuyer l'Empire sur un bloc solide et pour réaliser ainsi son rêve d'une plus grande Allemagne, BISMARCK conçut le plan d'entraîner d'abord l'Autriche, puis

l'Italie, dans son orbite politique. Grâce à son génie et avec l'aide du Comte ANDRASSY, chef politique de la Hongrie, il réussit à attirer à lui l'Autriche-Hongrie. En jouant habilement du « danger français », il parvint ensuite à mettre également l'Italie dans son jeu et, le 20 mai 1882, fut signé le Traité qui donna naissance à la Triple Alliance. C'était une reconstitution partielle de l'Empire germanique, au point de vue militaire. BISMARCK ne manqua pas de tenter la réalisation d'une étroite entente économique entre ces puissances. Mais l'idée était trop jeune pour pouvoir réussir.

Grand esprit politique, BISMARCK s'arrêta là, craignant qu'un pangermanisme démesuré ne provoquât un rapprochement de la France et de la Russie. Il était même partisan de donner aux Slaves quelques avantages. Mais ces projets se heurtèrent à l'opposition d'un pangermaniste par excellence, l'Empereur GUILLAUME II, qui imposa ses vues personnelles. Il éloigna BISMARCK et ne pensa qu'à la réalisation d'un grand Empire allemand. La conséquence fut le dénouement de 1914.

L'idée pangermaniste est exaltée partout en Allemagne. Les poètes, les littérateurs, les historiens, les professeurs et surtout les économistes, militent sans cesse et sans fatigue pour une plus grande Allemagne, allant de Hambourg à Trieste. La Ligue pangermaniste « Alldeutscher Verbande », fondée en 1891, recrute ses adeptes dans toutes les classes allemandes.

Elle a même porté son influence en Autriche-Hongrie, où G. SCHONERER avait fondé, dès 1882, un parti pangermaniste qui se montra particulièrement actif.

C'est surtout en raison de l'exemple du Zollverein allemand, le modèle-type de l'union douanière, que l'idée d'un rapprochement économique entre les puissances de l'Europe centrale a trouvé des adeptes parmi les pangermanistes. Les résultats de l'institution ayant donné de bons résultats dès sa mise en vigueur, en 1834, les pangermanistes rêvèrent de l'étendre à l'Europe danubienne tout entière.

Mais le Zollverein constituait plutôt un exemple, un stimulant. Les véritables raisons des efforts tentés pour créer un vaste territoire économique datent de beaucoup plus loin : de la formation de l'économie allemande.

L'Allemagne était autrefois un pays essentiellement agricole qui, au point de vue industriel, dépendait presque entièrement de l'étranger, ce qui le mettait dans un état de dépendance économique trop marqué. C'est alors que Frédéric List, le grand économiste allemand de la première moitié du xix^e siècle, commença sa célèbre campagne pour un protectionnisme national qui devait permettre à l'Allemagne de passer de la phase agricole à la phase manufacturière et industrielle. Au cours du xix^e siècle, l'Allemagne, grâce à ses abondantes ressources naturelles et à son génie d'entreprise, réussit à développer chez elle de

nombreuses industries, pouvant ainsi s'affranchir avec succès de la concurrence étrangère.

Frédéric List plaida également pour la création d'une forte marine marchande, évoquant le souvenir si cher aux pangermanistes de la grande Ligue Han-séatique qui dominait autrefois le commerce maritime mondial, mais dut s'incliner devant les marines marchandes anglaise et hollandaise, la marine marchande allemande n'ayant pas un « hinterland » suffisant. En conséquence, List demandait la formation d'une puissante marine marchande, mais suivie d'une organisation économique centre-européenne qui, à la base d'une union douanière, engloberait l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Hollande et la Suisse.

Ses idées furent reprises et développées par nombre de savants et d'hommes d'Etat. En 1849, le ministre autrichien DE BRUK avait rédigé un plan d'union économique austro-allemande. Des projets analogues furent soutenus par G. HOFKE en 1859, par R. DIETZ en 1863, par BERGMAN en 1879, par Paul DE LAGARDE en 1881, etc...

Dès 1890, les pangermanistes se tournent de moins en moins vers la Suisse, la Belgique et la Hollande, pour porter principalement leurs efforts vers l'Autriche-Hongrie et l'Italie, afin d'ajouter à la formation politique et militaire que constituait la Triple Alliance des bases économiques qui la rendraient encore plus solide. L'Allemagne espérait

s'assurer la prédominance économique, étant donné le développement très avancé de sa propre économie par comparaison à celle de ses partenaires. GUILLAUME II, en créant une puissante marine marchande et en se lançant dans une politique coloniale qui tendait à assurer à l'industrie allemande les matières premières et les débouchés nécessaires, n'a fait qu'appliquer les idées de LIST et des autres pangermanistes. La formation d'une forte union économique entre l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie n'était que la continuation de la réalisation des rêves pangermanistes.

Il faut cependant noter que l'idée de l'union économique entre les pays de l'Europe centrale eut des adversaires, même parmi les germanistes. Ainsi en 1900, E. FRANK, JULIUS WOLF, G. SCHMOLLER, etc..., exposent les difficultés et les inconvénients qu'aurait rencontré la réalisation d'une union douanière entre les pays de l'Europe Centrale. Le Dr HUBER va même jusqu'à déclarer que c'est une « utopie au moins pour la génération présente ». L'idée d'un Zollverein élargi rencontre des adversaires également en Hongrie, dont les économistes craignent que l'industrie nationale ne soit écrasée par celle de l'Allemagne.

Toutefois, les idées des pangermanistes l'emportent. En 1904, PARTSCH, professeur à l'Université de Breslau, publie une étude qui, pour la première fois, porte le titre de « Mitteleuropa », nom qui symbolise depuis lors l'ensemble des plans formés par l'Alle-

magne en vue de la création d'un territoire économique devant englober l'Europe danubienne, dans le sens le plus large. Ce livre n'eut pas un grand retentissement lors de sa publication, mais il exerça une influence profonde sur les écrivains germaniques, à la veille de la guerre de 1914. Dans son ouvrage, PARTSCH s'attache à démontrer l'unité géographique et économique des pays qui se trouvent entre les Alpes Occidentales et les Balkans, jusqu'à la Manche. Il donne le nom de « Mitteleuropa » à ce vaste territoire où l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie devraient être les blocs économiques les plus forts. D'après lui, ces deux Etats devaient fatalement être amenés à former ce bloc économique, pour éviter d'être écrasés entre les puissants blocs anglais et russe.

Mais c'est le grand économiste allemand Friedrich NAUMANN, député au Reichstag, qui porta la question de la « Mitteleuropa » à son point culminant, enthousiasma l'opinion publique des deux Etats germaniques et rendit son projet actuel et opportun aux yeux des dirigeants des deux puissances. Il exposa ses vues dans son livre publié en Octobre 1915, intitulé également « Mitteleuropa ». Son succès fut évidemment dû à la manière saisissante dont il écrivit son étude et aux raisons qu'il y expose. Mais peut-être le devait-il encore plus aux circonstances mêmes dans lesquelles il l'écrivit. En effet, la guerre de 1914 a donné un nouvel élan au mouvement pangermaniste, en amenant les Allemands, les Autrichiens et

les Hongrois à lutter les uns à côté des autres, en développant leur solidarité et en leur démontrant d'une façon plus claire, péremptoire même, la nécessité de la formation d'un puissant bloc économique, qui servirait à soutenir leur œuvre militaire. Voici d'ailleurs ce que, dans l'avant-propos de son livre, Friederich NAUMANN déclare : « Comme j'écris, la « guerre fait rage, à l'Est et à l'Ouest. C'est à dessein « que j'écris cet ouvrage en pleine guerre, car ce « n'est qu'en temps de guerre que les esprits sont « aptes à concevoir de grandes idées réformatrices. « Après une guerre, l'âme ordinaire reprend vite le « dessus et ce n'est pas avec l'âme ordinaire qu'on « peut réaliser une Europe centrale. De même que « c'est au cours de la guerre de 1870 que BISMARCK « a créé l'Empire allemand et non après, de même « c'est en pleine guerre que nos chefs politiques « doivent établir les assises de l'édifice futur, dans « les flots du sang, durant la tourmente des nations. « Lorsque le conflit sera terminé, il sera trop tard « pour bien faire. »

Dans son célèbre projet, l'économiste NAUMANN plaidait pour la création d'un vaste territoire économique en Europe centrale, dans le but d'éviter à la nation allemande d'être écrasée par les grands groupements économiques qui se partageaient alors le monde. Ces grands groupements étaient le Royaume-Uni avec 425 millions d'habitants et 32,4 millions de km², la Russie avec 170 millions d'habitants et 23,7

millions de km², les Etats-Unis avec 107 millions d'habitants et 9,4 millions de km². Entre ces colosses, l'Allemagne, avec ses 68 millions d'habitants et 541.000 km², n'était qu'un petit groupement, incapable de mener une Weltpolitik et de « développer la « nation allemande dans le sens d'une puissance « mondiale, en vue de lui procurer le champ d'expansion qui lui était nécessaire et d'assurer au « caractère et au génie allemands l'influence à « laquelle ils ont droit dans le monde », c'est-à-dire de réaliser le rêve des impérialistes pangermanistes.

Si l'Allemagne se rapproche de la Russie, vu le caractère complémentaire de leurs économies, elle risquait de perdre son indépendance économique. Si elle se rapproche de l'Angleterre, elle devrait reconnaître l'hégémonie maritime de cette puissance, ne pouvant jouer dans le monde qu'un rôle très effacé.

Alors, une seule solution lui reste : former un vaste groupement économique-politique dans l'Europe centrale, former une puissante Mitteleuropa, qui engloberait l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, en attirant ensuite dans sa sphère d'influence les Etats balkaniques, à savoir : la Serbie, la Bulgarie, la Roumanie et la Turquie. Ce vaste groupement devrait donner à l'Allemagne l'accès à la Méditerranée, cette route importante du commerce mondial, et faciliter la pénétration germanique vers l'Orient, en étendant la zone d'influence allemande jusqu'au Golfe Persique, en lui ouvrant la route de Bagdad.

C'était le fameux Drang nach Osten, expansion vers l'Est.

Pour aboutir à la création de ce vaste groupement, qui permettra à l'Allemagne de combattre la prédominance économique-politique anglaise et russe, l'économiste NAUMANN recommande qu'on commence par l'union douanière entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie. Une fois cette union réalisée, elle représentera un puissant centre d'attraction qui entraînera facilement dans son jeu tous les éléments qui se trouvent sur le chemin de la Drang nach Osten.

Le livre *Mitteleuropa* de NAUMANN exerça une influence considérable dans toutes les classes sociales allemandes et autrichiennes et galvanisa toutes les opinions. Une campagne enthousiaste se manifesta pour sa réalisation. Les dirigeants économiques et politiques des deux pays prirent en mains le projet, que des raisons militaires rendaient encore plus nécessaire. L'opposition des libéraux allemands et des partisans de l'indépendance austro-hongroise fut vaincue et, le 15 novembre 1915, les Parlements des deux Empires engageaient des négociations sur un plan d'union politique, économique et sociale conforme aux idées de NAUMANN. Ces négociations furent longues et difficiles en raison d'obstacles d'ordre constitutionnel. L'Autriche ne pouvait pas s'engager dans une telle combinaison sans le consentement de la Hongrie qui, de son côté, faisait de graves objections au projet d'union entre les deux Empires. Mais les

Hongrois cédèrent enfin et signèrent, le 24 février 1917, un compromis, à la suite duquel les pourparlers austro-allemands furent repris et aboutirent, le 11 octobre 1918, à la signature de la Convention de Salzbourg.

D'après cette convention, toutes les barrières douanières entre les deux Empires auraient été supprimées, exception faite pour certains droits provisoirement maintenus en cas de nécessité absolue, pour protéger les intérêts essentiels de la production. On n'avait pas prévu un Parlement douanier ni une administration douanière commune, mais des conférences permanentes devaient se tenir. Elles auraient été chargées d'assurer l'unité dans l'application et l'interprétation des prescriptions de la convention signée. Cette dernière contenait en annexe un tarif douanier donnant la liste des droits qui devraient être provisoirement maintenus.

Mais les faits devancèrent les idées. Le 11 novembre 1918, les puissances centrales durent s'incliner devant les puissances alliées. La Convention de Salzbourg devenait ainsi caduque.

Après 1918

A la suite de la Grande Guerre, les Etats danubiens successeurs de l'ex-monarchie austro-hongroise se partagèrent son territoire et ses richesses économiques. L'union douanière austro-hongroise disparut,

de nouvelles unités économiques virent le jour. Mais le mal n'était pas tant dans la disparition de l'ancienne unité et dans la formation de nouvelles unités économiques que dans la politique antagoniste que ces unités révélèrent dès les premiers jours les unes contre les autres. Dès leur formation, les Etats danubiens montrèrent leur tendance à s'isoler économiquement. Les uns, jeunes et pleins d'enthousiasme, ainsi que d'un ardent désir de manifester leur existence et leur vitalité économique et politique, se méfiant de l'ancienne unité, tentent de rompre tout lien avec l'état de choses d'autrefois, d'organiser leur propre économie, de se procurer un outillage aussi complet que possible et d'assurer leur indépendance politique. Les autres, les vaincus de la Grande Guerre, font les mêmes efforts.

La conséquence de cet état de choses a été l'apparition d'un sens centrifuge des courants économiques dans la vallée du Danube, sous la forme d'un nationalisme économique poussé à l'extrême et une tendance vers l'autarchie économique. Les Etats ferment de plus en plus leurs frontières. Les pays industriels déploient de grands efforts pour développer chez eux l'agriculture, tandis que les Etats agricoles se préoccupent, au contraire, de protéger leurs industries existantes et d'en créer de nouvelles. Les mesures protectrices accroissent de plus en plus les entraves apportées aux échanges. Le nationalisme économique sévit. Tous les Etats danubiens s'efforcent d'arriver

à une autarcie aussi complète que possible. Des raisons politiques, respectivement une méfiance chez les vainqueurs, à cause du souvenir trop frais encore des années pénibles vécues sous la dure domination austro-hongroise, et les rêves du révisionnisme chez les vaincus, accentuent davantage les tendances de l'isolement économique.

Prévoyant les difficultés économiques qui devaient suivre fatalement l'effondrement de la double monarchie, les Alliés offrirent à certains Etats successeurs la possibilité de se rapprocher économiquement pour adoucir les conséquences les plus proches de la désagrégation. Ainsi, dans la partie « Clauses économiques » du Traité de Saint-Germain, un rapprochement économique sous forme de préférences douanières a été prévu entre l'Autriche, la Hongrie et la Tchécoslovaquie. D'autre part, il était prévu une collaboration économique entre la Pologne et la Tchécoslovaquie d'une part, et l'Autriche d'autre part.

Les puissances alliées, signataires du Traité de Saint-Germain, ont renoncé à réclamer, sur la base de la clause de la nation la plus favorisée, pour une période de cinq ans, les avantages tarifaires que l'Autriche, la Hongrie et la Tchécoslovaquie s'accorderaient mutuellement. Ce traitement préférentiel, qui aurait bénéficié à ces trois Etats, devait faciliter leur rapprochement économique et leur permettre de traverser plus facilement la période succédant immé-

diatement à l'effondrement de l'unité économique, dans laquelle ils avaient vécu jusqu'à 1918.

Mais le délai de cinq années prévu s'écoula sans que les trois pays mentionnés aient montré la moindre volonté d'utiliser les avantages prévus. Ces années ont été, au contraire, pleines de mesures protectionnistes et d'isolement économique, que les pays danubiens employèrent les uns contre les autres. Elles n'étaient pas du tout favorables à des contacts économiques plus étroits.

Cependant, ces Etats ne pouvaient persister plus longtemps dans la voie de l'isolement. Peu à peu, ils commencèrent à délaisser le système des échanges privés qui ressemblait beaucoup au système du troc, pour passer à l'introduction des accords commerciaux d'Etat à Etat.

Les premières conférences économiques entre les Etats successeurs qui contribuèrent à un rapprochement, furent la Conférence de Rome du 6 juin 1921 et la Conférence de Porto-Rose du 15 octobre 1921.

A la Conférence de Rome, furent représentés tous les Etats successeurs, à l'exception de l'Autriche et de la Hongrie. La réunion avait plutôt un aspect politique, car il s'agissait d'établir des mesures pour écarter les desseins manifestés par certains pays successeurs qui se proposaient d'utiliser leurs efforts vers un rapprochement économique pour tendre vers un rétablissement de la Double monarchie ou à la restauration des Habsbourg dans certains pays. C'est

pourquoi on envisage à la Conférence de Rome des dispositions qui, pour une période transitoire, devaient permettre aux Etats successeurs de s'adapter à la nouvelle configuration économique du bassin danubien et faciliter les échanges mutuels des produits indispensables à leur existence. Une fois rétablis économiquement, ces Etats inviteraient l'Autriche et la Hongrie à contribuer à la consolidation économique de la vallée danubienne, traitant d'égal à égal, sans aucune visée d'hégémonie.

A la Conférence de Porto-Rose, sept Etats successeurs prirent parti : Autriche, Hongrie, Italie, Pologne, Roumanie, Tchécoslovaquie et Yougoslavie. La Conférence avait pour tâche d'examiner les diverses questions économiques qui se posaient dans les pays danubiens. Les délégués se mirent d'accord sur la nécessité d'une collaboration économique entre leurs pays respectifs et notamment sur la nécessité de l'organisation d'un régime plus normal d'échanges commerciaux, par la suppression des entraves et prohibitions existantes et par le rétablissement du libre-échange, afin de consolider leur propre existence économique. De nombreux protocoles furent signés, relatifs aux échanges commerciaux, relations postales, télégraphiques et téléphoniques, amélioration du trafic par voie ferrée, etc...

Ne pouvant leur imprimer un caractère obligatoire, la majorité de ces protocoles demeura lettre morte. Toutefois, leurs directives sont d'une impor-

tance assez appréciable, parce qu'elles ont ébauché le rapprochement économique entre les pays danubiens. C'est sur leurs bases que furent signés les premiers traités de commerce entre les Etats danubiens et les échanges commerciaux entre eux sont devenus libres, du moins en principe. De plus, l'importance de la Conférence de Porto-Rose réside dans le fait que, pour la première fois depuis la guerre, les Etats successeurs se trouvaient engagés simultanément sur le chemin d'une collaboration en vue de leur rapprochement économique.

La question d'une collaboration économique dans la vallée danubienne ressuscita passagèrement, en 1922, lors des efforts tentés pour le rétablissement financier de l'Autriche. La situation de ce pays constituait l'un des problèmes les plus graves qui suivirent la guerre. Déjà, avant, la situation financière de la Double-Monarchie n'était pas brillante. En raison des hostilités, elle dut recourir à des emprunts très coûteux, ce qui aggrava encore la situation de ses finances. Après l'effondrement de l'Autriche-Hongrie, la situation de la première devint tout à fait précaire. Réduite à 84.000 km², avec 7 millions d'habitants, dont un quart seulement à Vienne, privée des riches contrées industrielles de la Bohême et des centres agricoles du Tyrol, la situation économique de l'Autriche devient, après l'Armistice, des plus mauvaises. Son agriculture étant insuffisante pour satisfaire aux besoins du pays, il lui fut nécessaire de se

procurer à l'étranger les vivres indispensables. Son industrie, déjà affaiblie par le manque de matières premières, était encore désavantagée par les difficultés à se procurer des débouchés suffisants, se heurtant à toutes les barrières douanières qui entouraient ses voisins.

Manquant de ressources financières, l'Autriche se lança dans une déflation démesurée, ce qui augmenta davantage la misère du pays, le transformant en foyer de troubles et de révolutions, dangereux pour la stabilisation intérieure du pays ainsi que pour celle des pays voisins. D'un autre côté, les éléments pangermanistes s'apprêtaient à exploiter cette situation dans des desseins de rattachement.

La question autrichienne fut portée enfin devant la S. D. N. où des remèdes furent votés. Les protocoles de Genève du 4 octobre 1922 accordèrent à l'Autriche un emprunt de 650 millions de couronnes-or. La France, la Grande-Bretagne, l'Italie et la Tchécoslovaquie souscrivirent chacune pour un cinquième, le reste étant réservé à la libre souscription des autres Etats. En échange, l'Autriche s'engageait à maintenir son indépendance économique et politique.

Il s'écoula ainsi à peu près huit ans avant que la question de la collaboration économique des pays danubiens fût de nouveau abordée. Pendant cette période, la prospérité économique avait endormi les pays danubiens dans leur rêve d'autarcie économique.

Et ce n'est que la crise agricole de 1929 qui les réveilla brusquement et leur montra la triste réalité.

Cette crise agricole, qui se répercuta par la suite sur les pays industriels, fut extrêmement grave dans la vallée danubienne. Une des causes de cette crise était aussi la politique du nationalisme économique exagéré qu'on a pratiquée après la guerre. Elle fut tellement aiguë dans cette partie du continent que les Puissances européennes durent intervenir et s'efforcèrent de la dissiper, en poussant tout d'abord à un rapprochement économique entre les pays danubiens.

LA CRISE AGRICOLE DES PAYS DANUBIENS ET SES CONSÉQUENCES

C'est en 1929 qu'une crise agricole se déclara dans le monde entier, mais elle se manifesta de la façon la plus grave dans les pays danubiens. Elle devint si angoissante en 1930 que ces pays, jusqu'alors méfiants et isolés économiquement les uns des autres, commencèrent à sortir de leur réserve pour tenter un rapprochement sur le terrain économique. Le but était de mener une action commune pour la défense de leurs intérêts vitaux.

Une première dépression dans la culture des céréales fut observée en 1928, et ses symptômes se manifestèrent dans plusieurs Etats. Toutes les branches de l'agriculture furent touchées par la suite et la crise se généralisa dans presque tous les pays

agricoles du monde, touchant progressivement toutes les autres branches de l'activité économique.

Le phénomène de 1929 peut être dénommé crise de mévente, par suite du manque de débouchés qui a entraîné une chute catastrophique du prix des produits agricoles. Ces prix étaient tellement bas que l'agriculteur, non seulement ne pouvait plus toucher une rémunération équitable de son travail et des capitaux investis, mais ne pouvait même plus couvrir ses frais de production en général. Dès lors, il ne pouvait satisfaire aux besoins d'une vie normale et son standard d'existence diminuait d'une façon inquiétante et anormale.

Les causes de cet état de choses, de cette crise agricole mondiale de 1929, qui atteignit son maximum en 1930, semblent être nombreuses et complexes. La principale serait la surproduction, résultat de l'essor fantastique de l'agriculture dans les pays d'outre-mer, notamment au Canada, aux Etats-Unis, en Argentine et en Australie. Cet essor est le résultat d'une forte augmentation des superficies ensemencées et surtout des progrès réalisés dans la technique agricole. Les pays d'outre-mer ont largement profité de la Grande Guerre ; ils sont devenus les principaux fournisseurs des belligérants européens. Cette conjoncture favorable a incité les fermiers du Nouveau Monde à accroître la force et la capacité de production de leurs terres. Ainsi, de 1919 à 1929, les superficies ensemencées ont augmenté de 132 % au Canada, de 87 %

en Argentine, de 62 % en Australie et de 8 % aux Etats-Unis. D'un autre côté, par l'introduction des méthodes scientifiques, par la sélection des semences, par l'emploi des engrais et surtout par l'utilisation sur une grande échelle des machines agricoles, on est arrivé à un accroissement considérable du rendement en même temps que le prix de revient était sensiblement diminué. La conséquence fut une forte augmentation de la production. Ainsi, la production de blé passa, entre 1910 et 1929 : au Canada, de 54 à 154 millions de quintaux, soit 185 % ; en Argentine, de 40 à 95, soit 137 %, et aux Etats-Unis, de 188 à 249, soit 32 %. Par contre, dans la même période, elle n'a augmenté, en Europe, que de 371 à 389 millions de quintaux, soit 4,9 % (1).

La production devait fatalement dépasser les besoins et la situation s'aggrava à la suite de la baisse de la consommation des divers produits agricoles. Et l'aggravation de la situation s'accrut encore à la suite du rétablissement économique de l'Europe, après la guerre. Tous les Etats régénérèrent leur économie, développèrent leur propre agriculture. Ce qui accrut encore la différence entre la production et la consommation des produits agricoles.

Mais si tous les pays du monde ont été atteints par la crise, ceux de la vallée danubienne ont parti-

(1) Les chiffres sont tirés de l'article de M. Hodza : « La place de la Petite Entente dans l'organisation économique de l'Europe Centrale », (*L'Europe Centrale*). Prag., octobre 1934.

culièrement souffert. La baisse vertigineuse des prix des produits agricoles, à partir de 1929, provoqua une émotion considérable dans l'opinion publique et chez les gouvernants, d'autant plus que la plus grande partie de la population de ces pays tirait sa subsistance presque exclusivement de l'agriculture. Ainsi, 78 % de la population en Roumanie, 79 % en Bulgarie, 76 % en Yougoslavie, 60 % en Hongrie et 40 % en Tchécoslovaquie, vit de l'agriculture. Environ les trois quarts des exportations de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie et de la Yougoslavie sont constitués par des produits agricoles.

La baisse des prix de ces produits agricoles dans le bassin du Danube, par suite de la crise, fut plus rapide et plus profonde que partout ailleurs. D'un autre côté, les débouchés devenaient de plus en plus rares pour les produits agricoles danubiens, à la suite de la concurrence des produits d'outre-mer, qui étaient de meilleure qualité et à des prix plus bas. Ces produits arrivaient à prendre la place des produits agricoles danubiens sur presque tous les marchés du continent et même à leur faire une sérieuse concurrence sur leur propre marché. Le blé américain, par exemple, après avoir traversé l'Océan et la Méditerranée, pouvait être vendu dans les ports danubiens, meilleur marché que les blés indigènes.

Il faut souligner, à cette occasion, le manque total de compréhension et de solidarité des Etats européens importateurs de produits agricoles. Devant la situa-

tion désastreuse des pays agricoles de notre continent, ces pays jugeaient opportun de s'approvisionner de plus en plus en Amérique et en Australie. Les statistiques nous montrent qu'avant la guerre, sur un total de 133 millions de quintaux de blé importé, ils en achetaient 61 millions en Europe et 72 dans les pays d'outre-mer. En 1928, ils n'ont acheté, sur 172 millions de quintaux importés, que 6 millions dans les pays agricoles européens. Dans les années suivantes, ces dernières ne figurent que pour 4 à 10 % dans les importations de blé des pays européens industriels. Ainsi, en 1933, la France a importé d'outre-mer 82.000 wagons de blé, soit 98 % de ses importations totales ; l'Allemagne 71.000 wagons (92 %) ; l'Angleterre 90 % ; la Belgique 85 % ; l'Italie 85 % ; la Suisse 79 %, etc...

Ce manque de solidarité de l'Europe industrielle est d'autant plus injuste et inexplicable que les excédents de produits agricoles européens étaient relativement faibles et par conséquent très faciles à absorber par les pays industriels. L'excédent disponible en blé des pays agricoles de l'Europe ne représentait plus que 15 % de l'importation totale de blé des pays industriels.

Quant aux causes de la crise agricole qui a ravagé les pays danubiens, il faut admettre qu'elles ne sont pas principalement d'ordre structural. Elle fait partie intégrante de la crise agricole mondiale, ayant une

nuance de gravité plus prononcée dans la vallée danubienne.

La première cause tient certainement aux procédés encore primitifs du travail agricole et de la culture extensive qu'on pratique dans les pays danubiens, à la différence des pays d'outre-mer et de certains pays européens où l'agriculture est mécanisée. L'agriculteur danubien n'est pas encore suffisamment instruit des méthodes d'intensification et de rationalisation de la culture. Il lui manque les techniciens et les instructeurs pour lui apprendre la pratique de la culture intensive et du travail mécanique. L'emploi des engrais chimiques, des machines agricoles et des méthodes scientifiques était presque inconnu là-bas. Pour cette raison, le rendement moyen par hectare dans les pays danubiens n'est que de 11 quintaux, tandis qu'il s'élève en France à 15 quintaux, en Allemagne à 22, et dans les pays d'outre-mer à 20-28 quintaux.

Il en résulte une grande différence dans le prix de revient, en faveur des pays d'outre-mer, ce qui leur permet de concurrencer très avantageusement les produits agricoles danubiens sur les marchés européens.

Une autre cause de l'aspect désastreux de la crise agricole de ces pays, c'est le fort endettement qui enchaîne l'agriculteur. Son outillage ayant été détruit pendant la guerre, il a été obligé de le reconstituer. Ensuite, pour aider à l'équipement des Etats respec-

tifs dévastés par la guerre, les paysans danubiens ont eu à payer de lourds impôts. Et comme leurs revenus se sont trouvés de plus en plus réduits, les agriculteurs ont dû recourir à l'emprunt, le plus souvent dans des conditions très précaires. Cela a amené un appauvrissement progressif de la classe paysanne.

Il faut ajouter en outre la pénurie des capitaux dans les pays danubiens. Faute de ce moyen important, indispensable même, pour tout progrès économique, l'agriculteur n'était pas en mesure de financer le perfectionnement de la culture. Il ne pouvait non plus attendre une aide de l'Etat, qui manque lui aussi de ressources.

Le morcellement des terres danubiennes, par suite des réformes agraires, a contribué également à la gravité de la crise. Avec leurs petites propriétés, ne permettant pas une mécanisation de la culture, ni l'emploi des méthodes modernes, les pays danubiens se trouvaient dans une position très inégale et désavantageuse en comparaison avec les autres pays possédant de vastes domaines ruraux. Ainsi, en Bulgarie, 57 % des propriétés rurales sont au-dessous de 5 hectares ; en Roumanie et en Yougoslavie, 73 % sont inférieures à 10 hectares. Par contre, dans les pays d'outre-mer, les fermes ont une étendue moyenne de 300 à 500 hectares.

Il faut mentionner enfin le manque total d'une organisation commune pour le placement des produits agricoles des pays danubiens. Ces pays, au lieu

de prendre ensemble des mesures destinées à mieux parer au danger qui leur venait d'outre-mer, se faisaient l'un à l'autre concurrence sur les marchés étrangers.

L'extrême gravité de la crise dans les pays de la vallée du Danube, a amené les pouvoirs publics à se concerter sur le terrain économique, afin d'arrêter des mesures communes en vue d'un redressement de l'agriculture dans leurs pays respectifs. Cette action commune s'est manifestée à plusieurs reprises et a donné des résultats plus ou moins heureux.

C'est à la Conférence de Budapest, tenue entre le 2 et le 24 juillet 1930, qu'on voit pour la première fois trois des quatre pays agricoles danubiens : la Roumanie, la Hongrie et la Yougoslavie, se réunir en vue d'une collaboration économique et de la défense de leurs intérêts communs.

La Conférence préliminaire en vue d'une action concertée, tenue du 17 février au 24 mars 1930, à Genève, discuta le problème agricole européen et posa aux pays agricoles un questionnaire sur les moyens susceptibles d'assurer d'une manière pratique et effective, l'écoulement des excédents agricoles à des prix rémunérateurs. Cette Conférence réserva un accueil peu favorable aux doléances des pays agricoles européens, qui demandaient pour leurs produits un traitement préférentiel de la part des pays européens industriels. La demande resta sans résultat, à la suite de l'opposition des pays d'outre-mer qui

s'appuyaient sur le principe de la clause de la nation la plus favorisée. Les pays danubiens furent, dès lors, amenés à se consulter pour défendre simultanément leurs propres intérêts. Ils se réunirent à la Conférence de Bucarest pour se mettre également d'accord sur la réponse à donner au questionnaire rédigé par la Conférence préliminaire de Genève.

Les représentants des trois pays élaborèrent à Bucarest une réponse commune, dans laquelle ils se déclarèrent : pour un traitement tarifaire préférentiel, que les pays européens importateurs de produits agricoles auraient dû accorder aux produits agricoles d'origine européenne ; pour l'abolition de tout protectionnisme agraire pratiqué par les pays européens industriels, et pour l'octroi aux pays européens agricoles des crédits à long terme. A l'appui de ces demandes, les trois pays qui avaient pris part à la Conférence de Bucarest argumentaient de l'intérêt qu'auraient les pays européens industriels à augmenter le pouvoir d'achat des pays agricoles, afin d'y assurer un meilleur débouché pour leurs propres produits.

Outre cette réponse commune, les représentants des trois pays examinèrent et recommandèrent à leurs gouvernements respectifs nombre de mesures susceptibles de relever les prix des produits agricoles danubiens. Parmi ces mesures figurent : la création d'un réseau de silos suffisant pour emmagasiner les produits achetés ou warrantés, afin d'éviter une vente

immédiate après la moisson, génératrice de la chute des prix ; la réglementation des conditions financières, pour les achats et pour les avances à faire sur les prix des céréales ; la création d'une organisation pouvant garantir l'unité de la politique de vente, ce qui éliminerait la concurrence entre les trois pays.

Bien que la réponse au questionnaire n'ait pas trouvé un accueil favorable, bien que les mesures recommandées aux gouvernements respectifs n'aient pas été appliquées, la Conférence de Bucarest de juillet 1930 reste une preuve de la collaboration économique des trois pays danubiens agricoles, action qui a été poursuivie.

A la Conférence de Sinaïa, le 31 juillet et le 1^{er} août 1930, l'action commune fut reprise par la Roumanie et la Yougoslavie, en vue d'établir une collaboration économique entre les deux pays.

Malheureusement, les efforts déployés pour la solution de la crise agricole sortent du cadre de la vallée danubienne. Sur l'initiative de la Pologne, fut convoquée à Varsovie, du 28 au 30 août 1930, une conférence où furent représentées : la Bulgarie, l'Esthonie, la Hongrie, la Lettonie, la Pologne, la Roumanie, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie. Cette Conférence envisagea également la solution de la crise agricole, mais sur une base plus large, qui sortait du cadre danubien pour embrasser tous les pays agricoles de l'Europe.

C'était une belle œuvre, à laquelle participaient

tous les pays danubiens agricoles, mais qui n'était pas très heureuse pour eux parce que la crise agricole avait un aspect spécifique dans la vallée danubienne. Les pays danubiens devaient poursuivre l'action qu'ils avaient inaugurée par la Conférence de Budapest. En sortant du cadre de cette Conférence, ils se sont éloignés des possibilités de remédier à la caractéristique de la crise agricole danubienne.

Les résolutions principales adoptées à la Conférence de Varsovie comprennent les idées émises déjà dans les résolutions de la Conférence de Bucarest : rationalisation de l'exportation et de la vente en vue d'éliminer la concurrence entre les pays agricoles ; tarifs préférentiels pour les produits agricoles européens ; action commune dans les Conférences internationales appelées à discuter le problème agricole ; collaboration permanente au moyen de réunions fréquentes des experts des pays intéressés ; création d'un Comité permanent pour les études économiques, qui aura pour mission la préparation du travail des conférences et l'exécution des résolutions votées par elles, etc...

Avec les résolutions de Varsovie, les Etats agricoles se rendirent à Genève, à la XI^e session de la S. D. N. du 10 septembre 1930.

La demande de l'octroi d'un traitement préférentiel pour les produits agricoles européens fut renvoyée pour discussion devant la deuxième Commission. Les représentants de l'Angleterre, de l'Italie, de

la Hollande, de l'Irlande, des Etats Scandinaves et des Etats d'outre-mer manifestèrent une forte opposition contre cette demande de traitement préférentiel, en lui objectant la clause de la nation la plus favorisée. Ce furent surtout les pays d'outre-mer qui combattirent, de la façon la plus énergique, les résolutions de Varsovie et, en raison de leur importance beaucoup plus grande dans la balance des négociations internationales, leur point de vue l'emporta. Dans ces conditions, les Etats agricoles européens ne purent obtenir que des résultats très médiocres et insuffisants. Les résolutions de la S. D. N. renvoyèrent les points les plus litigieux du problème agricole, pour une étude ultérieure.

Quinze jours plus tard, les délégations de la Bulgarie, de l'Esthonie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Pologne, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie, se réunirent de nouveau à Bucarest, le 18 octobre 1930, et se préoccupèrent de resserrer la collaboration économique de leurs pays respectifs. Plusieurs résolutions furent adoptées en vue de renforcer la position des Etats agricoles européens, après les résultats peu satisfaisants obtenus à Genève.

Aux sessions de la Commission d'Etudes pour l'Union européenne, c'est-à-dire la Conférence européenne des Céréales de Paris, du 23 au 28 février 1931, — à la Conférence internationale du Blé, tenue à Rome le 26 mars 1931, — à celle de Londres, du

18 au 23 mai 1931, — et à la Conférence de Stressa du 5 septembre 1932, les pays danubiens agricoles se sont trouvés de nouveau à côté des autres pays agricoles pour défendre leurs intérêts économiques. Mais les résultats ne furent pas satisfaisants en raison de la même opposition des pays européens industriels et des pays agricoles d'outre-mer. Seule, parmi les pays européens, la France a montré un peu plus de compréhension pour la situation pénible des pays européens agricoles. Son attitude fut extrêmement conciliante lors de la troisième session de la Commission d'Etudes pour l'Union européenne, à Genève, du 15 au 21 mai 1931, où elle présenta un « Mémoire constructif » pour apporter des solutions promptes et pratiques aux problèmes les plus urgents qui se posaient en Europe sur le terrain économique.

Ce « Mémoire constructif » contenait quatre points : a) Ecoulement des céréales des pays agricoles de l'Europe centrale et orientale ; b) crise des débouchés des pays industriels ; c) manque de capitaux et difficultés de crédit dans la plupart des pays de l'Europe centrale et orientale ; d) situation particulière de l'Autriche.

Le point le plus intéressant pour les pays danubiens est le premier dans lequel le Gouvernement français s'est déclaré favorable à l'établissement d'un régime préférentiel en faveur des pays européens agricoles. Sans méconnaître le principe de la clause de la nation la plus favorisée, le Gouvernement fran-

çais s'est efforcé de démontrer la nécessité de certaines atténuations à cette clause, par l'octroi de tarifs préférentiels pour les produits agricoles européens, en raison des circonstances anormales dont souffrent les pays producteurs.

La Commission adopta la suggestion du Gouvernement français, avec les réserves faites par la Grande-Bretagne, les Pays scandinaves et l'U. R. S. S. Ces suggestions ont même abouti à certaines applications du régime préférentiel. Ainsi, les traités roumano-allemand et hongaro-allemand furent conclus sur la base préférentielle. De même, la France a accordé des préférences pour les blés hongrois, roumain et yougoslave.

A la veille de la conférence monétaire et économique mondiale de Londres, en août 1930, les délégations de la Bulgarie, de l'Esthonie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Pologne, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie se sont réunies, le 4 juin, à Bucarest, pour arrêter un programme commun. Elles tombèrent d'accord pour maintenir leurs revendications antérieures, concernant la reconnaissance du principe du traitement préférentiel en faveur des produits agricoles européens.

Les Etats agricoles européens étaient représentés, à la Conférence monétaire et économique mondiale de Londres, par un Comité commun.

La Conférence de Londres échoua en raison de l'opposition du représentant des Etats-Unis et ne

donna que de faibles résultats pour la solution du problème agraire européen. Depuis lors, l'action internationale en vue de remédier à la crise agricole a presque entièrement cessé.

D'ailleurs, son cycle normal d'évolution étant terminé, la crise mondiale disparaît progressivement. Une nouvelle période économique s'installe dans le monde avec de nouvelles caractéristiques, qu'on examinera ailleurs.

L'UNION DOUANIÈRE AUSTRO-ALLEMANDE

Le projet d'union douanière entre l'Allemagne et l'Autriche, de mars 1931, attira l'attention des grandes puissances européennes beaucoup plus que la crise agricole. Ce projet n'était d'ailleurs pas autre chose que l'aspect économique du fameux projet d'Anschluss et constituait le premier pas vers la réalisation de l'ancien rêve de la Mitteleuropa.

La proposition d'une union douanière entre l'Allemagne et l'Autriche a rencontré pourtant une certaine sympathie en Grande-Bretagne, parce qu'elle visait à une simplification possible du système économique européen, qui était assez complexe à ce moment. Or, ce projet s'est heurté à l'opposition de la France, de l'Italie et des Etats de la Petite Entente. Il était évident qu'à cette époque les avantages économiques ne pouvaient pas balancer le danger politique qui aurait été créé par la réalisation de ce plan.

Une union douanière de ce genre pouvait détruire l'équilibre économique en Europe centrale, et par ce fait même produire diverses possibilités de mécontentement parmi les grandes puissances, surtout que l'Allemagne, sur la base de ce régime, aurait occupé une position prépondérante dans l'économie de l'Europe centrale.

De plus, la réalisation de ce régime aurait eu comme conséquence la destruction du système des traités de commerce qui existaient alors en Europe continentale, et qui étaient basés sur le principe de la clause de la nation la plus favorisée.

Les juristes allemands qui défendaient cette proposition auprès de la Cour permanente de justice internationale de La Haye, soutenaient toujours la thèse par laquelle l'union douanière projetée était une union « *sui generis* » et que, par conséquent, elle n'aurait pas affecté l'application de la clause de la nation la plus favorisée (1).

Cette thèse ne fut pas acceptée par la Cour et l'avis consultatif rendu à cette occasion a été complètement négatif quant à ce projet.

Le plan austro-allemand ayant été écarté en septembre 1931, le chemin restait ouvert de nouveau à la réalisation de solutions possibles reposant sur une collaboration étroite des Etats du Bassin danubien.

(1) F. Vranek, « Plans proposés en vue d'une solution des problèmes de l'Europe Centrale », Revue *Affaires danubiennes*, n° 1. Bucarest, juillet 1938.

LE PLAN TARDIEU (1932)

Les résultats de la crise économique mondiale sur la situation des Etats danubiens étaient des plus mauvais. A la fin du mois de février 1932, M. TARDIEU, alors Président du Conseil de France, a préparé un memorandum dans lequel il suggérait une solution aux problèmes de l'Europe centrale. Ce document fut soumis simultanément à la Grande-Bretagne, à l'Allemagne et à l'Italie. Le projet de M. TARDIEU englobait les cinq pays danubiens, à savoir : l'Autriche, la Hongrie, la Roumanie, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie (1).

Dans ce document, le Gouvernement français invoquait le rapport du Comité financier de la S. D. N. sur la situation financière de l'Autriche et de la Hongrie, rapport qui insistait sur la nécessité d'établir, aussi rapidement que possible, des relations économiques plus étroites entre ces deux pays et certains pays voisins, en ajoutant qu'à la solution de ce problème se trouvait subordonné le rétablissement de la confiance des marchés financiers dans la capacité de paiement de l'Autriche et de la Hongrie.

Le gouvernement français ajoutait que non seulement dans ces deux pays, mais dans toute l'Europe danubienne, on trouvait le même phénomène de resserrement des crédits, ainsi que le même ralentisse-

(1) M. Karlikovitch, *Le Rapprochement économique des pays danubiens*. Paris, 1937, page 99.

ment des transactions. Les pays danubiens agricoles ne pouvaient plus vendre l'excédent de leur production et voyaient leur pouvoir d'achat diminué, ce qui entraînait la diminution de l'écoulement des produits des Etats danubiens industriels sur le marché danubien. D'où il résultait le resserrement des échanges et le déclin de l'économie danubienne.

Le mémorandum constatait ensuite que la crise mondiale était, pour une part, la cause de cette situation, mais qu'il en était d'autres, propres et spécifiques aux pays danubiens, auxquelles il est nécessaire de remédier sans retard.

Le Gouvernement français constate également une communauté de vues avec le Gouvernement britannique sur la question de l'assainissement économique et financier du bassin du Danube. En fait, le Gouvernement britannique, en raison de l'importance des investissements de capitaux anglais dans les pays danubiens, a envisagé, avant l'initiative de M. TARDIEU, la question du relèvement financier et économique de la vallée danubienne par la formation d'une union douanière entre ces pays. Mais le Gouvernement français, dans son memorandum, estimait que le projet britannique allait trop loin, qu'il se heurtait à des obstacles insurmontables, du moins momentanément, aussi bien sur le plan économique que sur le plan politique ; du point de vue économique, en raison des changements de la structure économique danubienne, survenus depuis la guerre et du point de

vue politique, à cause de la méfiance et de l'antagonisme qui existaient à ce moment-là entre les pays danubiens.

Par suite, en écartant l'idée d'une union douanière danubienne, le Gouvernement français suggéra des combinaisons à base préférentielle. Il déclarait que, sur la nature de ces combinaisons, il n'a pas une doctrine arrêtée, mais il insistait sur la formation, dans la vallée danubienne, d'une entente économique régionale, basée sur le système des tarifs préférentiels que les pays danubiens devaient s'accorder mutuellement pour les produits de leurs échanges.

L'initiative française fut soupçonnée de cacher des visées politiques et ne rencontra pas partout l'approbation qu'elle espérait. Le croisement des intérêts économiques et politiques des grandes puissances dans la région danubienne explique l'accueil peu enthousiaste que le memorandum français a reçu dans les capitales européennes.

Les grandes puissances répondirent sans grande hâte.

Le Gouvernement italien déclarait partager les inquiétudes du Gouvernement français sur la détresse danubienne, vu l'importance toute particulière que la situation économique de cette région présente pour l'Italie. Mais il se déclarait contre la suggestion française de laisser les cinq pays danubiens s'entendre seuls et proposait, de son côté, une Conférence à neuf : les cinq pays danubiens et les quatre grandes puis-

sances intéressées, à savoir : l'Allemagne, l'Italie, la France et la Grande-Bretagne.

Le Gouvernement allemand a pris une position nettement opposée aux idées exposées dans le memorandum français. Tout d'abord, il se déclare complètement d'accord avec celles-ci sur l'urgence d'une aide énergique aux Etats danubiens, notamment en raison des relations étroites que l'Allemagne entretient avec ces Etats. Mais il fait connaître ensuite qu'il ne partage pas le point de vue du Gouvernement français sur les moyens propres à assurer l'assainissement de la vallée danubienne. En insistant sur le point que la paralysie commerciale est la cause principale de la détresse des pays danubiens, le Gouvernement allemand déclare que seule la formation d'un territoire économique qui, par ses dimensions et sa structure, garantirait l'écoulement des excédents des pays danubiens, en particulier des pays agricoles, serait susceptible de faire disparaître la détresse économique dans ces contrées. L'entente économique des seuls pays danubiens, d'après le Gouvernement allemand, n'offrirait pas une base de débouchés suffisante pour absorber l'excédent danubien. C'est pourquoi ce Gouvernement déclare qu'il faudrait également faire entrer dans l'entente certains grands pays européens importateurs de produits agricoles. Il est évident qu'il visait par là, en premier lieu, l'Allemagne comme devant faire partie de l'entente économique danubienne. De plus, le Gouvernement alle-

mand se plaignait que la Confédération économique, formée uniquement des pays danubiens, entraînerait le rétrécissement des débouchés pour les Etats tiers, ce que l'économie allemande, déjà fortement menacée, supporterait difficilement.

Mais, parce que la réalisation d'une vaste entente économique danubienne, seule solution radicale, ne pouvait pas se faire aussi vite qu'il serait désirable, vu l'urgence à secourir les pays danubiens, le Gouvernement allemand suggère des mesures plus rapides, la solution d'ensemble ne devant intervenir qu'ultérieurement. Il propose que les tarifs préférentiels soient consentis par les Etats voisins et les puissances européennes, aux produits industriels de l'Autriche.

Quant aux pays danubiens agricoles, à savoir la Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie et la Yougoslavie, le Gouvernement allemand émet l'avis que les pays européens importateurs de produits agricoles accordent des tarifs préférentiels pour les céréales provenant de ces quatre pays. Et il ajoute que l'Allemagne a déjà consenti des tarifs préférentiels en faveur de la Roumanie et de la Hongrie, en ce qui concerne les céréales.

Enfin, d'accord avec le Gouvernement italien, le Gouvernement du Reich exprime le désir que les quatre puissances européennes : l'Allemagne, l'Italie, la France et la Grande-Bretagne prennent part, dès

le début, aux négociations concernant la coopération économique des pays danubiens.

En face de cette attitude négative de l'Allemagne et de l'Italie, le Gouvernement britannique a pris une position un peu différente de celle qu'annonçait le memorandum français.

Le Gouvernement britannique déclara qu'il serait inutile, en raison de l'attitude italienne et allemande, de poursuivre la réalisation du projet français, avant que les grandes Puissances tombassent d'accord sur le moyen de sauvegarder leurs propres intérêts dans la vallée danubienne. Il proposa alors la réunion d'une conférence à quatre, entre l'Allemagne, l'Italie, la France et la Grande-Bretagne. Une fois ces grandes Puissances arrivées à concilier leurs points de vue différents, elles pourront décider des termes dans lesquels les pays danubiens seront invités à discuter en commun de leurs propres intérêts ; on laissera alors à ces pays le soin de s'entendre sur la réalisation de leur entente économique.

Par cette attitude étrange, qui n'a d'ailleurs pas eu de résultats favorables, l'Angleterre a ébranlé l'accord franco-britannique sur l'initiative française, en portant un coup très dur au projet TARDIEU. Les voyages entrepris par l'homme d'Etat français à Londres pour rétablir cet accord n'ont pu aboutir et la Conférence des Quatre Puissances fut décidée.

Elle se tint à Londres entre le 4 et le 8 avril 1932, et fut ajournée sans terme, parce qu'aucune des puis-

sances participantes ne se montra disposée à céder la position qu'elle avait prise.

La Conférence de Lausanne, qui eut lieu au mois de juillet 1932, apporta néanmoins une détente dans la situation complexe de l'Europe centrale et permit à tous les Etats dont la position financière était menacée, de se rétablir temporairement. Parmi les heureux résultats de cette Conférence, figurait surtout la Résolution IV qui avait pour but la constitution d'un « Comité spécial » devant étudier et proposer les mesures éventuelles d'une restauration de l'Europe centrale et orientale. Le programme qui incombait à ce Comité contenait deux points principaux : l'étude des moyens propres à réduire les difficultés des échanges, et de ceux permettant d'arriver à une reprise du commerce.

LA CONFÉRENCE DE STRESSA (1932)

Le Comité créé par la Conférence de Lausanne se réunit au mois de septembre 1932 à Stresa. Il est évident que l'idée d'une coopération a été élargie, parce que, au lieu des cinq Etats du bassin danubien, ou des neuf Etats de l'Europe centrale et orientale, c'est quinze Etats européens qui y furent représentés.

La Conférence de Stresa ne fut jamais envisagée comme pouvant aboutir à une solution précise. Elle devait servir plutôt de prélude à la Conférence économique mondiale projetée pour l'année suivante à

Londres. Or, après une quinzaine de jours de travail, on vit se dessiner les grandes lignes d'une solution possible de la situation économique désespérée dans laquelle se trouvait alors l'Europe centrale et danubienne. Ce fut l'heureux résultat du fait que la Conférence s'était réunie en tant que Comité des experts, et que ceux-ci avaient travaillé dans une atmosphère d'une impartialité absolue, sans aucune discrimination entre tel ou tel Etat.

Déjà, à la Conférence de Lausanne, il parut évident que le problème du redressement économique demandait une coopération beaucoup plus étendue que celle existant entre les seuls cinq Etats du bassin danubien. La Conférence de Stresa a confirmé cette opinion, et sur la base de ce principe prépara toute une série de propositions susceptibles d'être réalisées et qu'elle soumit ensuite à la Commission d'études pour l'Union européenne.

Les résultats de la Conférence de Stresa peuvent se résumer en quatre points :

1° L'adoption d'un plan de redressement économique européen, se référant non plus à une seule région, mais au continent tout entier. L'effort de redressement, pour qu'il soit d'une efficacité durable, doit être universel. Les mesures isolées ne sont ni efficaces, ni suffisantes.

2° Aucun crédit ne serait accordé aux Etats en difficultés financières, sauf à ceux ayant prouvé leur

volonté évidente de remplir leurs obligations précédentes.

3° Le principe de l'idée d'un fonds commun — un fonds de solidarité européenne, — auquel tous les Etats européens devaient contribuer, était posé.

4° La préparation du projet d'une convention pour la revalorisation des céréales. Ce projet contre-carrait nettement la politique anglaise à Ottawa, parce que les Dominions britanniques et les pays agricoles de la vallée danubienne se trouvaient en compétition sur les mêmes marchés de céréales. Le projet de cette convention fut le résultat le plus intéressant de la Conférence de Stressa. Il représentait un chef-d'œuvre de la technique de rédaction des Traités, car il englobait des suggestions provenant de trois tendances politiques et économiques différentes.

Le projet de cette convention proclamait en premier lieu la participation de tous les Etats européens, et ensuite une contribution financière de tous les Etats en vue d'un redressement de l'Europe danubienne.

La méthode détaillée pour obtenir ces contributions était très ingénieuse : les pays agricoles devraient obtenir des tarifs préférentiels pour leurs exportations de céréales jusqu'à concurrence d'une certaine quantité, qui serait déterminée par les chiffres des exportations des quatre années précédentes. Un fonds commun, se montant à 75 millions de

francs-or, devrait être recueilli annuellement par les contributions de tous les Etats participants, respectivement par tous les Etats européens. Des avantages spéciaux étaient cependant accordés aux pays agricoles, et leur contribution au fonds de solidarité européenne avait été réduite proportionnellement. Finalement, le principe suivant fut accepté :

Les Etats bénéficiaires de cette convention, c'est-à-dire les Etats danubiens, devaient accorder des concessions spéciales aux autres Etats tributaires au fonds de solidarité européenne, par des accords particuliers bilatéraux.

Le paragraphe suivant a été ajouté à l'article 5 du projet de la Convention : « Les avantages mentionnés ci-dessus n'affecteront en aucun cas les droits qui sont dérivés de la clause de la nation la plus favorisée, et dont s'emparent les Etats tiers ; ces droits seront appliqués à tous les Etats signataires ».

Ce paragraphe forme le point central de l'œuvre entière de la Conférence de Stressa. Il signifie l'acceptation de la nécessité absolue de renoncer au principe de la clause de la nation la plus favorisée, en ce qui concerne le groupe des Etats du bassin danubien.

Les propositions de la Conférence de Stressa ont rencontré une certaine opposition, surtout en Grande-Bretagne, et n'ont jamais été mises en pratique.

LA PETITE ENTENTE (1933)

Entre temps, la situation internationale de l'Europe centrale devenait de plus en plus compliquée et difficile. La première réaction devant cet état de choses fut un effort pour une coopération plus complète des trois Etats de la Petite Entente.

Le 15 février 1933, fut publiée à Genève la nouvelle constitution de la Petite Entente, sur laquelle se concentra tout de suite l'intérêt mondial. Selon sa constitution nouvelle, la Petite Entente formait une « Union diplomatique » de ses trois Etats participants. La Petite Entente est devenue une communauté internationale possédant une personnalité juridique bien définie. De plus, les traités d'alliance qui étaient à la base de cet organisme politique avaient été renouvelés pour une période illimitée, et réunis en un seul document : le Statut de la Petite Entente, dont les clauses les plus importantes étaient les suivantes :

1° Un Conseil permanent de la Petite Entente, dont faisaient partie les ministres des Affaires étrangères des trois pays signataires ;

2° Un Conseil économique, composé d'experts et de représentants spéciaux des trois Gouvernements, et qui prend les décisions nécessaires dans le domaine des relations économiques ;

3° Un secrétariat permanent qui réside chaque année dans un des trois Etats contractants.

LE MEMORANDUM ITALIEN (1933)

En septembre 1933, le Gouvernement italien a soumis aux grandes Puissances et aux Etats de l'Europe centrale un memorandum traitant de la reconstruction économique de la région danubienne. Dans ce document, le Gouvernement italien rejetait la proposition de la formation d'un bloc danubien par l'intermédiaire d'un accord multilatéral, et se prononçait ouvertement en faveur d'un système d'accords bilatéraux.

Le memorandum italien démontrait que l'idée d'une reconstruction de la région danubienne en tant qu'unité économique rencontrait à diverses reprises des difficultés insurmontables. Du point de vue italien, cet état de choses apparaissait tout naturel, étant donné que les Etats successeurs de l'Empire austro-hongrois avaient été formés non seulement de régions appartenant jadis à l'Empire, mais aussi de celles qui débordaient de lui. Par conséquent, des intérêts nouveaux et des unités économiques nouvelles surgissaient. De plus, l'économie nationale de ces Etats dépendait de leur commerce extérieur, une large proportion des exportations trouvant leur marché en dehors de la région danubienne.

Or, selon le memorandum italien, il était possible d'établir néanmoins certains principes généraux applicables à la région danubienne et de conclure avec succès, sur cette base, des accords bilatéraux

qui pourraient satisfaire toutes les parties intéressées. Ce memorandum a énuméré les principes — au nombre de six — à suivre pour une action dirigée dans le but de la reconstruction de l'Europe centrale :

1° Le point de départ de chaque action doit être un système d'accords bilatéraux ;

2° Les produits agricoles des Etats danubiens doivent bénéficier d'un tarif préférentiel ;

3° Les produits industriels de l'Autriche doivent obtenir des tarifs préférentiels ;

4° L'équilibre commercial des Etats danubiens doit être amélioré, et leurs exportations doivent s'accroître ;

5° Il faut prendre des mesures pour permettre au commerce de ces pays de suivre ses routes naturelles et traditionnelles. Ce fait, très simple en lui-même, faciliterait davantage le commerce déjà existant ;

6° Des mesures nouvelles doivent être élaborées, en vue de rétablir la balance de l'équilibre financier des Etats danubiens. Toutes ces mesures prépareront indirectement et facilement même d'autres accords qui seraient nécessaires pour compléter la tâche de reconstruction économique européenne.

LE PACTE DE ROME (1934)

Le résultat direct du memorandum italien fut le soi-disant Pacte de Rome, qui a été conclu par les

représentants de l'Italie, de l'Autriche et de la Hongrie, à Rome, en mars 1934. Contrairement à l'usage observé jusqu'alors dans tous les traités régionaux, le Pacte de Rome, qui consistait en deux protocoles — politique et économique, — ne contenait aucune clause concernant son enregistrement ou sa communication à la S. D. N.

Du point de vue politique, la clause la plus importante de ce Pacte fut celle qui traitait de la question des consultations en commun entre les trois Etats signataires. Du point de vue économique, le Pacte de Rome a suivi de près les résultats de la Conférence de Stresa en essayant de les réaliser.

Le Pacte de Rome a apporté une grande contribution à l'établissement de la paix en Europe centrale et danubienne, surtout par ce fait qu'il représentait un état préparatoire vers une collaboration encore plus large. Ce Pacte peut même être regardé comme le premier pas vers une solution finale de tous les problèmes danubiens.

LE PACTE DANUBIEN (1935)

Les deux systèmes politiques existant en Europe centrale en 1934 se touchaient en un point commun, constitué par le problème de l'indépendance de l'Autriche, problème dont l'importance a été soulignée surtout par les représentants de la Petite Entente. Un progrès assez considérable dans la consolidation

de l'Europe danubienne a été réalisé par l'accord franco-italien, qui fut signé le 6 janvier 1935. Le but de cet accord — qui réalisait en même temps la solution d'un nombre de questions existant entre la France et l'Italie — fut de recommander aux Etats de l'Europe danubienne la conclusion d'un pacte. Le texte du projet de ce pacte fut envoyé à tous les Etats intéressés.

Mais, étant donné le développement de la situation internationale au cours de l'année 1935 — particulièrement le conflit italo-éthiopien, — le projet de ce Pacte dut être abandonné.

LES PROTOCOLES ADDITIONNELS (1936)

Dès que la campagne italienne en Ethiopie fut terminée, l'attention du Gouvernement italien se dirigea de nouveau vers l'Europe danubienne. Le premier pas fait dans ce sens fut la conclusion, entre l'Italie, l'Autriche et la Hongrie, le 23 mars 1936, de trois Protocoles additionnels au Pacte de Rome de 1934. Il est intéressant de noter le parallélisme dans le développement des deux groupes régionaux en Europe danubienne ; parce que, dès que les Etats de la Petite Entente ont adopté leur nouveau statut, ce sont les Etats signataires du Pacte de Rome qui ont également décidé de se constituer en un groupe organisé de trois Etats et d'établir un organe permanent de leur consultation mutuelle (Protocole n° 1).

Le deuxième Protocole imposait aux Etats signataires l'obligation de s'abstenir de toute négociation politique concernant la question danubienne, avec un tiers Etat, sans une consultation préalable des deux autres partenaires du Pacte de Rome.

En ce qui concerne les accords économiques, les Etats signataires étaient libres de les conclure avec leurs voisins ; mais une clause importante contenue dans ce deuxième Protocole exigeait que seuls des accords bilatéraux pussent conduire à une amélioration des relations économiques.

Finalement, un troisième Protocole stipulait les conditions dans lesquelles devait être créé un organe permanent de consultation. Cet organe — constituant une contre-partie au Conseil permanent de la Petite Entente — se composait des ministres des Affaires Etrangères de ces trois Etats.

Les Protocoles additionnels au Pacte de Rome étaient une nouvelle preuve des tendances toujours croissantes vers une stabilisation dans la région danubienne. Ces protocoles ne représentaient aucune déviation nouvelle des grandes lignes de politique extérieure des trois Etats du Pacte de Rome, mais ils les traçaient plus avant.

LE PLAN HODZA (1936)

La nomination de M. HODZA comme Président du Conseil Tchécoslovaque a marqué une nouvelle étape

vers une solution des problèmes de l'Europe danubienne. Dès les premiers jours, M. HODZA s'est efforcé de réaliser une détente dans le bassin danubien. Son point de départ était le fait que les Etats de ce bassin forment une région homogène, et que leur structure économique les mène nécessairement vers une coopération étroite. M. HODZA était convaincu qu'une organisation économico-politique du bassin danubien était d'une nécessité absolue. Lorsque cette organisation serait établie, on pourrait espérer un accroissement des relations économiques avec les Etats situés en dehors de cette région, particulièrement avec l'Allemagne, l'Italie, l'Europe occidentale et la Russie.

Le noyau de cette organisation devait être formé par les six Etats riverains du Danube moyen et inférieur : l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie. C'est ici qu'a commencé la collaboration des membres des deux groupes de l'Europe centrale, c'est-à-dire la Petite Entente et les signataires du Pacte de Rome, et son témoignage était consigné dans les traités de commerce conclus entre la Tchécoslovaquie et la Hongrie. Mais le processus de l'organisation des Etats danubiens dans un ordre logique devait être supporté également par d'autres Etats. C'est pour cette raison que M. HODZA envisageait l'extension graduelle de ce système à tous les membres du Pacte de Rome, de l'Entente balkanique et de l'Entente balte.

L'ANSCHLUSS (1938)

Un des événements les plus importants qui se soient déroulés en Europe centrale et danubienne entre les deux guerres mondiales, est incontestablement le rattachement de l'Autriche à l'Allemagne, survenu le 13 mars 1938, connu sous le nom de « Anschluss ».

L'Autriche est un pays du Reich allemand, disait le texte de la Loi autrichienne du rattachement. Un plébiscite libre et secret pour tous les hommes et femmes d'Autriche âgés de plus de 21 ans aura lieu le 10 avril 1938, sur la réunion avec le Reich allemand. Le résultat du plébiscite sera décidé à la majorité.

D'un autre côté, la loi allemande promulguée à cette occasion était ainsi rédigée : la loi constitutionnelle fédérale décidée par le Gouvernement fédéral autrichien sur le retour de l'Autriche au Reich allemand, le 13 mars 1938, devient loi allemande du Reich.

Le droit valable actuellement en Autriche reste en vigueur jusqu'à nouvel ordre. L'introduction du droit du Reich en Autriche aura lieu par le Führer-chancelier ou par un ministre du Reich ayant reçu de lui les pouvoirs nécessaires.

La loi entre en vigueur le jour de sa proclamation.

Cet acte politique plaçait le continent devant une situation nouvelle, par le fait qu'une puissance gigantesque, ayant une force vitale étonnante, s'installait ainsi au centre de l'Europe, de la mer du Nord jusqu'à la Pousta hongroise. Bénéficiant de cette situation centrale, ainsi que d'un régime qui lui permettait une unité de commandement et d'action, il était tout naturel qu'elle exerçât une influence politique et économique de plus en plus grande, sur tous les Etats environnants.

CHAPITRE III

LA POLITIQUE ECONOMIQUE DE L'ALLEMAGNE DANS L'EUROPE DANUBIENNE ET DU SUD-EST

Nous avons fait mention, dans un chapitre précédent, de l'idée d'expansion politique et économique allemande vers l'Europe centrale et danubienne. Nous avons vu jusqu'à quel point l'Allemagne impériale s'est considérée comme étroitement liée à l'économie des pays du centre et de l'est de l'Europe, et comment, pendant la guerre mondiale, les penseurs et les écrivains allemands, ayant Frédéric NAUMAN à leur tête, ont eu la vision de la création d'un « Mitteleuropa » s'étendant de la mer Baltique à la mer Noire. Après la guerre, ces plans ont, une fois de plus, été mis en discussion par tous les écrivains qui ont préparé la renaissance nationale de l'Allemagne.

« Le nationalisme allemand — écrivait Moeller « VAN DEN BRUCK en 1932 (1), — veut maintenir l'Allemagne, parce qu'elle constitue, comme pays central, « le seul fondement solide de l'équilibre européen. »

Et, se demandant quelle est la mission de l'Allemagne, il la précise comme suit :

« Elle doit, en premier lieu, se séparer pour

(1) *Das dritte Reich*. Berlin, 1932, p. 231.

« toujours de l'Occident, fixant solidement sa frontière sur le Rhin, afin de rejeter tout l'Occident à la périphérie du continent. Ainsi elle aura les mains libres en Orient. »

Mais l'Allemagne nationale-socialiste répudie l'impérialisme d'autrefois. Elle affirme vouloir collaborer avec les pays du Sud-Est, leur laissant leur indépendance, mais tout en les encadrant, en fait, dans un tout. Ce tout n'est autre chose que le grand espace économique, ou le « *Grossraumwirtschaft* », qui joue un rôle important dans la politique économique de l'Allemagne.

Cette expression n'est pas tout à fait nouvelle. Elle jouissait déjà d'un grand prestige dans les œuvres de Friederich List et depuis lors elle a été préconisée presque exclusivement par les penseurs allemands. Dans la création d'un grand espace européen, ceux-ci voyaient un instrument politique et économique à opposer à l'impérialisme anglais pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle.

Mais le sens de l'économie dans un espace surnational est à trouver dans la réalisation d'un échange de marchandises, capitaux et hommes, dans le but de créer une base économique plus extensive, afin d'assurer un ravitaillement aussi complet que possible et une satisfaction des nécessités de consommation d'un espace déterminé, par ses propres ressources. Dans ce but, il est nécessaire de faire appel à une renonciation générale et consensuelle de toutes sortes de

protectionnisme, même de ménagement des intérêts d'un groupe aux dépens des autres.

Et l'Allemagne se rend compte que, pour la réalisation de son idéal national, elle a besoin d'alliés. Dans quelle direction orienter ses alliances ? Dans le sens d'un axe vertical Nord-Sud. Vers le Sud, l'Allemagne rencontrera : à l'ouest l'Italie, avec laquelle elle devra s'allier, et à l'Est les pays de l'Europe centrale, danubienne et des Balkans, avec lesquels elle entretiendra des relations économiques très étroites. Aussi, descendant vers l'Ouest et l'Est, par des voies qui mènent à la Méditerranée et à la mer Noire, l'Allemagne accomplira son rêve et s'approvisionnera en produits alimentaires et en matières premières.

L'histoire est témoin du rôle économique important que l'Allemagne a joué dans le Sud-Est européen. Avec l'Autriche, elle a, pendant près d'un demi-siècle avant la guerre mondiale, occupé la première place dans le commerce de ces régions.

Après la dépression économique de 1929-32, on a pu constater une intensification croissante du commerce avec ces régions.

Nous donnons ci-après plusieurs tableaux attestant l'importance économique que représente le Reich pour les pays danubiens, et inversement :

L'ALLEMAGNE

Importations des pays danubiens (1)

PAYS	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Autriche	1,5	1,7	1,7	1,4	1,4	1,5	1,7
Hongrie	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	1,4	1,9
Roumanie	1,6	2,3	1,5	1,6	1,1	1,3	1,9
Tchécoslovaquie ..	3,6	3,5	3,6	3,0	2,9	3,6	2,9
Yugoslavie	0,4	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8	1,5

Exportations vers les pays danubiens

PAYS	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Autriche	3,3	3,0	2,9	2,8	2,5	2,6	2,5
Hongrie	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	1,0	1,5
Roumanie	1,2	1,1	1,0	1,1	0,9	1,2	1,5
Tchécoslovaquie ...	4,9	4,4	4,4	4,4	3,3	3,6	3,0

(1) M. Karlikovitch, *Le Rapprochement économique des Pays danubiens*. Paris, 1937, p. 122.

LES PAYS DANUBIENS

Importations en provenance de l'Allemagne

PAYS	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Autriche	21,0	21,1	22,0	20,0	18,7	17,1	16,6
Bulgarie	22,2	23,2	23,3	25,9	38,2	40,2	53,5
Hongrie	20,0	21,3	24,4	22,5	19,6	18,3	22,6
Roumanie	24,1	25,1	29,1	23,7	18,9	15,5	24,4
Tchécoslovaquie ..	25,0	25,4	28,0	24,2	19,8	19,4	17,3
Yougoslavie	15,6	17,6	19,3	17,7	13,2	13,4	16,2

Exportations vers l'Allemagne

PAYS	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Autriche	16,5	18,1	16,1	16,5	15,1	15,9	15,6
Bulgarie	29,9	26,2	29,5	26,0	36,0	42,8	48,0
Hongrie	11,7	10,3	12,7	15,2	11,4	22,2	23,9
Roumanie	27,6	18,8	11,4	12,3	10,6	16,6	16,6
Tchécoslovaquie ..	19,3	17,0	15,5	16,2	17,7	21,5	14,9
Yougoslavie	8,5	11,7	11,3	11,3	13,9	15,4	18,6

Le premier tableau montre le pourcentage par lequel les pays danubiens figurent dans l'importation et l'exportation totales de l'Allemagne. Il en ressort que le pourcentage de tous les pays danubiens est au total de 10 % de l'importation et presque le même que celui de l'exportation totale du Reich. Il est donc tout à fait naturel que l'Allemagne attache une grande importance aux pays avec lesquels s'effectue un dixième de son commerce.

Le second tableau donne le pourcentage de l'Allemagne dans l'importation et l'exportation de chacun des pays danubiens. Il en ressort que cette participation va de un cinquième à la moitié pour chaque pays danubien, d'où l'importance que les pays danubiens attachent à leurs relations économiques avec le Reich.

A titre comparatif, nous donnons ci-après un autre tableau qui indique la participation de la France, par exemple, dans le commerce des pays danubiens :

Ce phénomène d'accroissement du volume des échanges entre l'Allemagne et les pays danubiens s'explique par la modification du caractère des relations économiques extérieures, modification provoquée par les conséquences de la crise de crédit, et plus particulièrement par l'abandon de l'étalon-or, qui a eu comme conséquence l'écroulement de l'économie mondiale.

LES PAYS DANUBIENS

Importations en provenance de la France (1)

PAYS	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Autriche	2,6	2,7	2,5	2,3	2,6	3,0	2,9
Bulgarie	8,2	9,3	7,0	6,5	4,4	3,8	1,4
Hongrie	2,3	2,8	3,3	4,1	5,6	2,9	1,2
Roumanie	5,5	7,4	7,9	14,1	10,7	11,1	7,2
Tchécoslovaquie ..	3,8	3,6	3,8	3,9	6,2	6,4	5,6
Yougoslavie	4,0	3,9	4,4	4,5	4,2	5,0	4,3

Exportations vers la France

PAYS	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Autriche	3,5	4,2	4,8	4,3	4,1	3,8	3,6
Bulgarie	5,1	5,2	3,9	2,7	3,3	2,1	1,8
Hongrie	1,2	1,8	4,6	4,7	4,5	3,4	2,3
Roumanie	4,5	6,9	10,9	13,0	12,5	9,7	4,0
Tchécoslovaquie ..	1,6	2,3	3,5	4,9	5,5	4,1	4,0
Yougoslavie	4,0	4,2	4,0	2,7	2,2	1,3	1,6

(1) M. Karlikovitch, même ouvrage cité à la page 114.

La pénurie de moyens de paiement extérieurs a déterminé l'Allemagne à édifier un nouveau système de politique commerciale, système qui s'est développé parallèlement à l'accentuation de la tendance vers l'autarcie, dans l'économie allemande. C'est un fait notoire que, par ses nouvelles méthodes de politique, l'Allemagne a réussi à augmenter vertigineusement le volume de son commerce avec les pays du Sud-Est européen. Et comme, après Munich, l'Allemagne se présente comme une puissance militaire et politique dominante en Europe, il est naturel que, dans les nouvelles conditions qui se sont créées, l'expansion économique du Reich dans le Sud-Est européen soit interprétée comme une nouvelle manifestation entrant dans le cadre du fameux « Drang nach Osten ».

Parmi les faits qui n'ont pas le moins contribué à cette interprétation, il y a lieu de noter le voyage entrepris dans les capitales du Sud-Est par M. FUNK, ministre allemand de l'Economie nationale, qui n'a pas hésité à affirmer à cette occasion que « la politique économique ne peut être séparée de la politique générale ».

En liaison avec ce même voyage de M. FUNK, certains publicistes allemands ont tenu à préciser comment l'on voit, en Allemagne, l'organisation de l'Europe centrale et danubienne.

« L'Allemagne a un intérêt tout particulier à la « bonne marche des pays voisins, plus spécialement

« de ceux qui se trouvent entre le Reich et la Russie
« soviétique. Elle désire que ces pays se trouvent,
« économiquement et socialement, dans une situation
« qui les immunise contre la propagande communiste.

« L'intérêt de l'Allemagne à voir régner la paix
« sociale chez ses voisins n'est pas un intérêt étroit,
« limité comme but ou dans le temps. L'Allemagne
« se trouvera toujours au centre du cercle des peu-
« ples européens. Par la nature même des choses, elle
« doit entretenir, avec ses voisins et ses partenaires
« commerciaux, d'autres relations que, par exemple,
« la Grande-Bretagne avec ses colonies et ses dépen-
« dances éloignées » (1).

L'examen de l'aspect du problème de la politique
du Reich envers le Sud-Est européen, présentait, à la
veille de la présente guerre, un intérêt d'autant plus
grand que d'éminents publicistes britanniques recon-
naissaient que l'Allemagne est, cette fois, capable de
réaliser la suprématie commerciale dans certaines
parties du monde, dans une mesure bien plus grande
qu'avant la guerre. L'ancien premier ministre de
Grande-Bretagne, Neville CHAMBERLAIN, avait déclaré
lui-même à la Chambre des Communes que « géo-
« graphiquement, l'Allemagne doit occuper une posi-
« tion dominante dans le Sud-Est européen. En ce
« qui concerne la Grande-Bretagne, elle ne désire ni

(1) *Wirtschaftsdienst*, n° 42, Berlin, 1938 : « L'Europe Centrale
organique ».

« éliminer l'Allemagne de ces pays, ni la cerner économiquement ».

Devant ces circonstances, il sera intéressant d'examiner les buts que poursuit l'Allemagne par sa politique d'expansion dans le Sud-Est et dans l'Europe danubienne.

Son but immédiat est double : augmenter son autarcie, afin d'arriver à se suffire à elle-même en matières premières et à protéger son industrie manufacturière, transformant le Sud-Est de l'Europe en une espèce de « hinterland », grâce à une coopération économique aussi étroite que possible avec ces pays.

Ce but est explicable. L'Allemagne doit importer environ les deux tiers de sa consommation totale en matières premières et une proportion très substantielle d'articles alimentaires, bien que sa politique d'autarcie, poursuivie durant ces dernières années, ait de beaucoup augmenté son indépendance au point de vue de la nourriture.

L'Allemagne se heurtait à des difficultés provoquées par l'orientation de sa politique économique et générale, lorsqu'il s'agissait de se procurer les devises libres dont elle avait besoin : environ 3,5 à 4 milliards de R. M. pour payer les importations de matières premières et produits alimentaires en 1937. Il en résulte que l'Allemagne est contrainte à chercher à obtenir les matières premières et les aliments nécessaires contre paiement en marchandises. Comme celui-ci est plus facile à obtenir dans les pays du Sud-Est que

partout ailleurs, elle dirige de plus en plus son commerce vers ces pays.

Quelles sont les ressources des pays danubiens et du Sud-Est, c'est-à-dire de la Roumanie, de la Hongrie, de la Serbie, de la Bulgarie, de la Grèce et de la Turquie ?

L'importance des sources de matières premières et alimentaires dont disposent ces pays résulte du fait que la participation du commerce du Sud-Est de l'Europe au commerce allemand a plus que doublé de 1929 à 1939 (de 4,5 % à 12 %). Vu le morcellement du commerce allemand dans l'espace, une participation de 10-12 % présentait déjà une grande importance. Après 1939, ce pourcentage est devenu de beaucoup plus grand et ni l'Asie, ni l'Afrique, ni l'Australie, ni l'Amérique du Nord, etc... n'ont eu, pour le commerce allemand, une importance comparable à celle de l'Europe danubienne et du Sud-Est (1).

On estime que si tous les pays danubiens et balkaniques vendaient leur production entière de matières premières et tous leurs produits agricoles à l'Allemagne, ils pourraient satisfaire 28 % de ses besoins. En déduisant les quantités nécessaires aux besoins propres des pays du Sud-Est de l'Europe, ce pourcentage tomberait à 20. Mais on considère que, par l'augmentation du rendement agricole et par

(1) F. O. Frölich : « Grundlagen der deutsch-sudeuropäischen zusammenarbeit », *Wirtschaftsdienst*. Berlin, 1938, Heft 40.

une industrialisation rationnelle, ce pourcentage pourrait augmenter, en cinq ans, jusqu'à 25 % et progresser ultérieurement jusqu'à 30-50 %.

En dehors des richesses du sol, ces pays possèdent d'autres ressources très importantes. La Yougoslavie dispose de minerais métallifères abondants. Elle possède les gisements de cuivre les plus riches d'Europe, occupe la troisième place pour le minerai de manganèse, possède aussi du chrome, du plomb, de la bauxite, de l'antimoine, du fer et du zinc. En Roumanie, on trouve des minerais d'or, d'argent, de platine, de cuivre, de fer, de plomb, de chrome, de manganèse, de bauxite, de bismuth, de mercure. De même, la Bulgarie et la Turquie possèdent des minerais métallifères. De plus, la Turquie, la Bulgarie et la Grèce disposent de conditions favorables pour la culture du coton.

Le potentiel de production en matières premières de ces pays est, bien entendu, beaucoup plus grand que ne le montrent les chiffres de la production de ces dernières années. Une exploitation rigoureuse des ressources naturelles de ces pays, accompagnée d'une action systématique d'industrialisation, qui est en train de se réaliser à l'heure actuelle, renforcerait considérablement la position économique de l'Allemagne. Le Dr FUNK a bien affirmé que « le Sud-Est » de l'Europe et l'Asie Mineure possèdent presque « tout ce dont l'Allemagne a besoin ».

Il est donc naturel que l'Allemagne ait un intérêt exceptionnel à aider au processus de développement de la production dans les pays du Sud-Est de l'Europe.

Quant à la collaboration économique effective et aux moyens par lesquels l'Allemagne entend appliquer sa politique à l'égard des pays de la vallée danubienne et du Sud-Est, les publications du Reich de ces dernières années se sont occupées de très près des principes sur lesquels se base la volonté de leur pays, décidé à l'organisation d'une coopération économique étroite avec ces nations. Elles ont affirmé catégoriquement que les intérêts vitaux et les désirs des nations de la région danubienne sont en parfait accord avec les buts propres de l'Allemagne.

Les publicistes allemands affirment que, pour la sauvegarde de ses intérêts propres, l'Allemagne est obligée de chercher à ce que sa politique commerciale et économique ne rachète pas un avantage économique ayant des conséquences indésirables pour les pays danubiens. En termes plus concrets, il est précisé que ces pays sont des pays de paysans et que l'Allemagne a des motifs de croire qu'elle se trouve en parfait accord avec les Gouvernements de ces nations, dans le sens que seule une politique économique qui renforce l'ordre social et économique paysan et qui — même si on applique des mesures en vue de pousser l'industrialisation — ne trouble pas leur équilibre.

L'Allemagne a tout intérêt à contribuer au développement de l'économie des pays de l'Europe danubienne dans les buts suivants : 1° augmenter leur production en matières premières, dont elle a besoin; 2° perfectionner le système des transports, de dépôt, de conservation et de conditionnement des produits agricoles, et encourager l'industrialisation de ces produits. Par ces voies, la productivité du travail national serait augmentée, comme serait augmenté aussi le pouvoir d'achat de la population, tout en assurant un débouché de plus en plus ample à l'industrie manufacturière allemande.

Les crédits de livraison accordés par l'Allemagne à la Turquie et à d'autres pays, et qui sont destinés à l'industrialisation de ces pays, prouvent que l'Allemagne ne soulève pas d'objections de principe à une telle politique. Du reste, l'expérience démontre que importants entre pays industrialisés qu'entre un pays les échanges économiques sont plus fréquents et plus importants entre pays industrialisés qu'entre un pays capitaliste industrialisé et un territoire purement agraire.

On reconnaît, de même, que la politique d'industrialisation est dictée par le phénomène de la surpopulation agricole dans ces pays, surpopulation qui résulte des données suivantes (1).

(1) O. Frolich : « Grundlagen der deutsch-Sudeuropäischen zusammenarbeit », *Wirtschaftsdienst*. Berlin, 1938.

SURPOPULATION AGRAIRE

	HONGRIE	ROUMANIE	YUGOSLAVIE	BULGARIE	ALBANIE	GRÈCE	TURQUIE	DANEMARK
Habit. par km ²	93	61	56	59	36	48	21	87
Populat. rurale par km ² de terre arable ..	81	100	157	120	260	272	159	35,6

La comparaison avec le Danemark fait ressortir que, dans ce pays, la densité de la population rurale par kilomètre carré de terre arable est minime — 35,6 habitants par km², — alors qu'elle est très forte dans l'Europe danubienne et du Sud-Est, variant de deux et demie à sept fois celle du Danemark (entre 81 habitants par km² de terre arable en Hongrie et 272 habitants en Grèce). Par contre, l'agriculture danoise constitue l'exemple d'une culture rationnelle et intensive du sol.

Le rendement de l'agriculture dans l'Europe danubienne et du Sud-Est est la moitié de celui obtenu en Allemagne ou en Italie. De même, la valeur des produits est plus réduite, en bonne partie à cause de l'infériorité de la qualité, provenant du manque d'organisation pour la conservation, du manque de sélection, etc... Une politique d'intensification de la

production agricole libérerait les bras superflus et augmenterait le bien-être dans les villages où règne parfois une profonde et inadmissible misère, incompatible avec l'époque et le degré de civilisation que l'humanité vit au xx^e siècle. Mais cette intensification n'est possible que si elle est accompagnée d'une politique d'industrialisation, pouvant créer des possibilités de travail pour l'excédent de la population rurale.

Dans le cadre de ces principes et de ces constatations, l'Allemagne est en parfait accord avec la politique d'industrialisation, telle qu'elle était pratiquement mise en œuvre par la Turquie, la Bulgarie et la Yougoslavie, et consistant en une application progressive et organique du processus d'industrialisation des pays respectifs.

C'est surtout la conception yougoslave qui était soulignée et appréciée pour sa concordance avec celle des économistes allemands.

En Yougoslavie, on reconnaît que, bien que la tendance à l'industrialisation, considérée séparément, ait fait de grands progrès depuis 1929, faisant augmenter le nombre des ouvriers de 225 à 717.000, elle n'était pourtant pas à même d'absorber l'excédent de la production rurale. Comme conséquence, il devenait nécessaire que la politique d'industrialisation soit acheminée de telle façon qu'elle crée de l'ouvrage dans les villages, dans une mesure aussi large que possible. L'industrialisation a un sens positif, pour le

village, pour son ordre de vie et son bien-être économique, lorsqu'elle utilise exclusivement et inconditionnellement les matières premières produites par l'agriculture même. Dans ce cas, la culture intensive occupe plus de bras aux champs et attire certaines industries de préparation au village même. Il en va ainsi lorsqu'il s'agit de matières premières forestières ou minérales, lesquelles permettent à la nouvelle industrie de ne pas se concentrer autour de la capitale, mais au contraire permettent à celle-ci de se répandre sur tout le pays et d'utiliser les bras libres des villages sans les déraciner.

L'Allemagne a tout intérêt à encourager une politique d'industrialisation menée suivant ces lignes, et ceci pour deux causes : en premier lieu, parce que, par le relèvement du degré de bien-être dans les villages de l'Europe danubienne, elle s'assure des débouchés pour les produits de son industrie manufacturière. Dans ce but, elle se montre disposée à libérer les pays de cette région de la contrainte de la concurrence avec le prix mondial, les faisant participer à l'ordre des prix intérieurs allemands ; en second lieu, parce que, de la sorte, elle s'assurerait des matières premières sans avoir besoin de devises, soit en s'assurant à l'avance des conditions de prix favorables pour l'introduction de cultures nouvelles dans les pays danubiens, soja par exemple, soit en ouvrant des crédits de marchandises en vue de l'industrialisation, comme par exemple ceux accordés

dernièrement à la Turquie en vue du développement de l'industrie du coton, crédits payés d'ailleurs par la vente anticipée du coton brut à l'Allemagne pour un certain nombre d'années.

De plus, le Reich est intéressé à l'industrialisation organique du Sud-Est européen parce que cela signifie la coopération de son industrie aux installations industrielles. Cette participation était en 1939 de 50 % du total des importations en machines de ces pays.

Par contre, l'Allemagne avait adopté une attitude défavorable envers la politique « d'industrialisation totale » de certains de ces pays et plus particulièrement de la Roumanie. A ce sujet, les publicistes allemands, reconnaissant que le point de vue directeur de la politique d'industrialisation de la Roumanie est le relèvement du degré de bien-être de toute la population, constatent que son succès est partiel, en dépit de la protection généralisée et continuellement augmentée. Le résultat n'est pas proportionnel à l'étendue et à la capacité des branches de production des diverses industries, et apparaît comme très réduit, si l'on tient compte des effets de l'industrialisation sur la structure économique générale du pays. Dans ses grandes lignes, la vie des masses profondes et plus spécialement celle des paysans, n'a pas été améliorée. L'influence espérée sur le pouvoir d'achat ne s'est fait sentir jusqu'à maintenant que dans des proportions modestes.

Cette expérience devrait faire comprendre qu'une politique d'industrialisation à outrance ne correspond pas à l'intérêt de l'économie nationale des pays agraires, et que ce n'est que par l'encouragement de l'agriculture, dans le but de l'intensification et de l'augmentation de la productivité, que l'on peut relever le degré de bien-être de la classe paysanne, la seule voie permettant d'assurer le débouché intérieur nécessaire du développement de l'industrie.

Quant aux méthodes allemandes de collaboration économique avec les pays de la vallée du Danube et du Sud-Est européen, il faut remarquer tout d'abord que l'Allemagne nationale-socialiste a créé un système économique nouveau et applique une nouvelle stratégie dans sa politique commerciale extérieure. Le trait fondamental du système économique national-socialiste est le contrôle général de l'Etat sur toute l'activité économique particulière, et on peut affirmer même que l'industrie travaille en Allemagne dans les limites et d'après les directives qui lui sont tracées par l'Etat. L'agriculture est soustraite au cadre du marché capitaliste. Les revenus des entreprises privées sont contrôlés par l'Etat, qui retient deux tiers du revenu national. Tout le système économique allemand se trouve depuis longtemps mobilisé, en vue de buts déterminés à l'avance par l'organisation générale de planification économique.

La mobilisation de toutes les ressources économiques permet de diriger le commerce extérieur suivant

des directives uniques. En dernière analyse, l'Etat allemand apparaissait sur le marché mondial comme importateur et exportateur unique. La conclusion qui s'impose est donc celle que, au moment où le Reich acquerra une place prépondérante dans le Sud-Est européen, absorbant la plus grande partie du commerce extérieur de cette région, il pourra exploiter cette situation avec un maximum d'avantages.

L'Allemagne a été contrainte à la nouvelle politique commerciale de clearing et de manipulation de la monnaie, après la crise bancaire traversée en 1931 par l'Europe centrale, par la nécessité de maintenir la stabilité monétaire à l'intérieur et de se procurer des moyens de paiement extérieurs.

Par ses nouvelles méthodes de commerce extérieur, l'Allemagne a réussi à étendre beaucoup ses relations commerciales avec l'Europe danubienne, en leur imprimant un rythme vertigineux. Et voici ces méthodes :

a) Jusqu'à ces derniers temps, elle a encouragé ses exportations par la méthode des devises bloquées, accordant l'autorisation d'utiliser divers types de marks bloqués pour l'achat et l'exportation de certains genres de marchandises. L'Allemagne acquiert de la sorte l'avantage d'une monnaie dépréciée lorsqu'il s'agit de lui payer ses exportations et d'une monnaie appréciée pour ses importations, au détriment des possesseurs étrangers de marks bloqués.

Depuis 1939, l'application de ce système a été suspendue.

b) Une autre méthode, adaptée il y a quelques années, consiste à inciter les vendeurs de produits des pays danubiens à se diriger vers l'Allemagne, en accordant, dans ce but, des prix plus élevés que ceux du marché mondial, pour les produits achetés dans ces pays.

Le résultat de l'achat unilatéral de produits dans les pays du Sud-Est européen a été l'accumulation de soldes gelés, dus par l'Allemagne. Pour liquider ces soldes, les Gouvernements des pays intéressés se sont vus obligés d'encourager les importations de marchandises d'origine allemande, en accordant des contingents accrus à l'importation, même pour des marchandises dont ils n'avaient pas grand besoin.

c) Une troisième méthode de stimulation du commerce extérieur est celle du crédit de marchandises à long terme. L'Allemagne, en l'absence de capitaux d'exportation pouvant être placés dans les pays étrangers, a imaginé le système du crédit de marchandises à long terme. L'industrie allemande vend à crédit des machines, des ustensiles, etc..., pour installations industrielles dans un pays étranger, lequel s'oblige, en échange, à effectuer le paiement en matières premières. Ce nouveau genre d'affaires cadre parfaitement avec le principe essentiel du commerce extérieur de l'Allemagne : le clearing se base sur la

constatation que chacun des deux pays a besoin des produits de l'autre.

d) La dernière méthode appliquée récemment est celle de la convention de livraison de marchandises à long terme. Le Dr FUNK a déclaré à ce sujet, concernant le commerce germano-yougoslave : « Nous « avons la possibilité de conclure des conventions « sur plusieurs années, de répartir les contrats relatifs aux quantités de produits sur plusieurs années, « et de garantir des prix stables ».

e) Enfin, l'Allemagne cherche à stabiliser les cours des devises des pays du Sud-Est de l'Europe par rapport au mark, de telle façon que son commerce extérieur en soit stimulé. Le problème important dans les relations en clearing est constitué par le rapport entre la valeur des devises. Il est par conséquent de l'intérêt de l'Allemagne de fixer un cours aussi élevé que possible du mark en monnaie étrangère, à la différence du cas normal d'échanges sans clearing, cas où toute surévaluation de la monnaie est préjudiciable à l'exportation du pays envisagé.

Prenons comme exemple la Roumanie : le cours de change était fixé, par la convention germano-roumaine de décembre 1938, à 40,50-41,50 lei (1) pour un mark allemand.

Les motifs d'un cours élevé du mark peuvent être : a) la diminution du coût de l'importation de

(1) Le leu = unité monétaire roumaine ; au pluriel = lei.

Roumanie ou *b*) l'augmentation de l'importation d'articles roumains par un relèvement des prix de ces articles sans en modifier, toutefois, la valeur en marks. L'exemple suivant nous expliquera la technique de cette surévaluation.

Supposons, pour faciliter le calcul, qu'un mark allemand vaille 40 lei. Supposons encore qu'un wagon de blé coûte 40.000 lei et qu'une machine agricole allemande quelconque coûte 1.000 R. M. Au cours ci-dessus, un wagon de blé est échangé contre une machine agricole.

Supposons maintenant que le cours du mark ait été corrigé dans le sens désiré par l'Allemagne, en sorte que le mark vaille environ 50 lei. Dans ce cas, et tenant compte des rapports spéciaux créés par le clearing, deux cas peuvent se présenter :

1° La valeur *en marks* d'un wagon de blé demeurant inchangée, sa contre valeur en lei, au nouveau cours, sera de 50.000 lei. Le prix d'une machine agricole augmentera, en lei, de 40.000 à 50.000 lei, bien que sa valeur en marks soit inchangée. En d'autres termes, l'importateur roumain payera le surplus encaissé par l'exportateur pour son wagon de blé, tandis que l'exportation vers l'Allemagne sera stimulée par les nouveaux prix, sans aucun effort de la part de ce pays. En ce qui concerne l'augmentation de 25 % des prix de l'importation d'Allemagne, l'automatisme de la convention de clearing constitue la garantie qu'elle n'en souffrira pas. En effet, au

nouveau cours, l'exportation vers l'Allemagne doit augmenter. La contrevaieur en marks de cette exportation ne peut être liquidée que par une importation d'Allemagne, à quelque prix que ce soit. Sinon elle gèle au compte clearing de la « Deutsche Verrechnungskasse » de Berlin.

2° La valeur *en lei* d'un wagon de blé demeurant inchangée à 40.000 lei, la contrevaieur en marks ne sera que de 800 marks, la modification du cours se traduisant par un abaissement du coût des marchandises importées de Roumanie. Le prix d'une machine agricole demeurant inchangé en marks (1.000 R. M.), son prix en lei sera de 50.000, ce qui provoquera la création, près la Banque Nationale, d'un plus grand disponible en lei en faveur de l'Allemagne, qui aura ainsi le droit, pour une quantité de marchandises exportées, d'importer une quantité de $X + 1$ de marchandises roumaines. En d'autres termes, une machine agricole sera échangée contre $1 \frac{1}{4}$ wagon de blé.

CHAPITRE IV

L'ACCORD ECONOMIQUE GERMANO-ROUMAIN DE 1939

Une application, à peu près fidèle, des principes exposés dans le chapitre précédent se trouve dans l'accord économique germano-roumain, signé le 23 mars 1939, à Bucarest. Il prévoit en substance ce qui suit :

La Roumanie et l'Allemagne dont l'intention, dans l'intérêt des deux pays, est d'approfondir leurs rapports économiques, qui sont en continuel développement, et d'arriver à une collaboration dont le programme soit de grande envergure sur le terrain économique et aux fins de réaliser leurs buts pacifiques, sont tombées d'accord pour conclure un traité.

Dans son article premier, il est spécifié :

En vue de la collaboration entre les pays contractants et comme un complément de l'actuelle réglementation des échanges économiques roumano-allemands, il sera élaboré un plan économique portant sur plusieurs années, qui maintiendra comme principe de base l'équilibre des échanges économiques réciproques.

Le plan économique tiendra compte, d'une part, des nécessités de l'importation allemande et, d'autre

part, des possibilités de développement de la production roumaine, des besoins intérieurs roumains, des nécessités des échanges économiques de la Roumanie avec les autres pays.

Le plan aura notamment trait à :

1 a) Développement et orientation de la production agricole roumaine. A cette fin, après un préalable échange d'expériences des organes compétents des deux parties, il sera également procédé à la culture de nouveaux produits agricoles ainsi qu'à l'intensification de ceux déjà cultivés, principalement des fourrages, des plantes oléagineuses et textiles.

b) Développement des industries agricoles existantes et création de nouvelles industries agricoles et d'installations de transformation.

2 a) Développement de l'économie roumaine forestière et du bois.

b) Création d'exploitations et d'industries forestières, dans la mesure où elles seront nécessaires en regard de celles du point 2 a.

3 a) Livraisons de machines et d'installations pour les exploitations minières en Roumanie.

b) Fondation de sociétés mixtes roumano-allemandes pour l'ouverture et la valorisation de la calcopyrrite de la Dobroudja, des minerais de chrome du Banat, des minerais de manganèse de la région de Vatra Dornei. De même, sera examinée la valorisa-

tion des gisements de bauxite et éventuellement la création d'une industrie de l'aluminium.

4° Fondation d'une société mixte roumano-allemande, qui s'occupera de l'exploitation du pétrole et de l'exécution d'un programme de forage et transformation du mazout.

5° Collaboration dans le domaine industriel.

6° Création de zones libres où seront installées des entreprises industrielles et commerciales, et construction, dans ces zones libres, d'entrepôts et installations de transbordement pour la navigation allemande.

7° Livraison d'armement et équipement pour l'armée, le marine, l'aviation roumaines et l'industrie de l'armement.

8° Développement des voies de communication et des moyens de transport du réseau de chemins de fer et des voies fluviales.

9° Constructions d'installations d'utilité publique.

10° Collaboration entre les Banques roumaines et allemandes, dans l'intérêt des deux pays, principalement pour le financement des diverses affaires.

L'article 11 de ce traité indique les commissions gouvernementales fixées par le traité de commerce en vigueur entre les deux pays comme chargées de son exécution.

Ces deux commissions se communiqueront

chaque fois leurs intentions relatives à ce traité. Elles décideront de l'exécution des différents projets.

Les deux Gouvernements accorderont l'aide nécessaire aux organisations et aux firmes qui s'occuperont de préparer et d'exécuter les projets mentionnés. Elles faciliteront la mise à exécution des projets approuvés par les commissions gouvernementales, en accordant les autorisations exigées par la loi.

Les paiements à effectuer par l'Allemagne en Roumanie et *vice-versa*, en exécution de ce traité, seront faits conformément aux dispositions générales en vigueur de l'accord du clearing roumano-allemand. Les commissions gouvernementales pourront décider qu'un pourcentage quelconque de la contrevaleur des livraisons stipulées à l'article 1, points 7-9, ou de la contrevaleur des autres livraisons de marchandises, sera utilisé comme participation des capitaux et financement des projets mentionnés à l'article 1^{er}.

Ce traité restera en vigueur jusqu'au 31 mars 1944. S'il n'est pas dénoncé un an avant cette date, il sera prolongé indéfiniment. En ce cas, il pourra être dénoncé à tout moment, en respectant le délai de préavis d'un an, à la fin de chaque trimestre.

Cet accord, déclarait le Ministre des Affaires étrangères de Roumanie d'alors, poursuit la définition, dans ses grandes lignes, d'une collaboration économique en vue de satisfaire les intérêts économiques complémentaires germano-roumains qui ont toujours été si importants.

L'importance de ces intérêts ressort très clairement des trois tableaux suivants qui indiquent les chiffres comparatifs de tous les pays du monde et la place que ces pays occupent dans le volume total du commerce extérieur de la Roumanie, ainsi que dans son commerce d'importation et d'exportation. Il résulte clairement de ces chiffres, répartis sur trois années différentes, 1928, 1933 et 1937 (1), que la place la plus importante a toujours été occupée par l'Allemagne, ce qui explique la conclusion de l'accord sus mentionné et la position avantageuse qu'occupe le Reich dans les pays de la vallée danubienne et du Sud-Est européen.

Cet accord bilatéral conclu entre l'Allemagne et la Roumanie est d'une très grande importance par le fait qu'il modifie tant la technique que l'importance habituelle des traités de commerce entre Etats. L'élément nouveau ressort des points suivants :

1° Les signataires prévoient un plan d'au moins cinq ans, qui introduit le facteur temps avec la signification d'une obligation de collaboration ;

2° Ils prévoient un développement de l'échange des marchandises en fonction de la structure de l'importation allemande, ce qui présume, indirectement, une adaptation progressive de l'économie roumaine à l'économie allemande ;

3° Ils fixent le principe d'une assistance économique allemande en vue de la mise en valeur des forces productives roumaines.

(1) *Comertul Exterior al Romaniei 1928-1937*. Bucuresti, 1939.

**LE VOLUME DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA ROUMANIE
EN 1928, 1933, 1937, CONSIDERE PAR PAYS (1)**

PAYS	1928		1933		1937	
	millions Lei	%	millions Lei	%	millions Lei	%
Allemagne ...	12.465	21,25	3.684	14,22	11.907	22,96
Autriche	7.766	13,23	2.011	7,76	3.860	7,44
Belgique	1.277	2,18	1.177	4,54	2.274	4,39
Bulgarie	615	1,05	117	0,45	253	0,49
Danemark	27	0,05	215	0,83	637	1,23
Espagne	197	0,34	276	1,07	603	1,16
France	3.321	5,66	2.991	11,54	3.056	5,89
Gr. Bretagne .	4.278	7,29	3.926	15,15	4.690	9,04
Gibraltar	898	1,53	108	0,42	784	1,51
Grèce	1.200	2,05	439	1,69	2.125	4,10
Hollande	1.017	1,73	1.326	5,12	1.035	2,00
Hongrie	4.579	7,80	913	3,52	2.223	4,29
Italie	4.726	8,06	2.536	9,79	2.950	5,69
Yougoslavie ..	720	1,23	274	1,06	564	1,07
Norvège	46	0,08	28	0,11	139	0,27
Pologne	3.449	5,88	610	2,35	718	1,38
Portugal	24	0,04	144	0,56	57	0,11
Suisse	694	1,18	429	1,66	1.305	2,52
Suède	121	0,21	106	0,41	470	0,91
Tchécoslovaq.	6.178	10,53	1.834	7,07	5.857	11,30
Turquie	705	1,20	190	0,73	293	0,57
U. R. S. S. ..	—	—	—	—	90	0,17
U. S. A.	1.637	2,79	386	1,49	1.326	2,56
Egypte	1.911	3,26	940	3,63	1.788	3,45
Japon	3	0,00	13	0,05	87	0,17
Palestine	—	—	211	0,81	730	1,41
Autres pays ..	817	1,38	1.029	3,97	2.042	3,92
	58.671	100	25.913	100	51.853	100

(1) *Comertul Exterior al Romaniei 1928-1937*. Bucuresti, 1939.

LE COMMERCE D'IMPORTATION DE LA ROUMANIE
EN 1928, 1933 et 1937 (1)

PAYS	1928		1933		1937	
	millions Lei	%	millions Lei	%	millions Lei	%
Allemagne ...	7.509	23,73	2.180	18,57	5.853	28,86
Autriche	4.273	13,50	1.078	9,18	1.723	8,49
Belg. et Lux.	706	2,23	478	4,07	809	3,99
Bulgarie	93	0,29	18	0,15	11	0,05
Danemark ..	24	0,08	37	0,31	86	0,42
Espagne	67	0,21	28	0,24	6	0,03
France	2.019	6,38	1.238	10,55	1.243	6,13
Gr. Bretagne .	2.696	8,52	1.744	14,85	1.907	9,40
Gibraltar	—	—	—	—	—	—
Grèce	268	0,84	116	0,99	274	1,35
Hollande	547	1,73	316	2,69	331	1,63
Hongrie	1.280	4,05	351	2,99	841	4,15
Italie	2.387	7,54	1.236	10,53	879	4,33
Yougoslavie ..	79	0,25	90	0,77	120	0,59
Norvège	32	0,10	22	0,19	24	0,12
Pologne	1.528	4,83	372	3,17	353	1,74
Portugal	24	0,08	18	0,15	24	0,12
Suisse	650	2,05	338	2,88	433	2,14
Suède	120	0,38	90	0,76	98	0,49
Tchécoslovaqu.	4.590	14,51	1.155	9,84	3.267	16,10
Turquie	228	0,72	91	0,77	98	0,48
U. R. S. S. ...	—	—	—	—	39	0,19
U. S. A.	1.597	5,05	356	3,04	796	3,93
Egypte	626	1,98	181	1,54	861	4,25
Japon	3	0,01	13	0,10	29	0,14
Palestine	—	—	29	0,25	112	0,55
Autres pays ..	297	0,94	167	1,42	68	0,33
	31.641	100	11.742	100	20.285	100

(1) Comerțul Exterior al Romaniei 1928-1937. Bucuresti, 1939.

**LE COMMERCE D'EXPORTATION DE LA ROUMANIE
EN 1928, 1933 et 1937 (1)**

Pays	1928		1933		1937	
	millions Lei	%	millions Lei	%	millions Lei	%
Allemagne ...	4.956	18,33	1.502	10,60	6.054	19,18
Autriche	3,493	12,92	933	6,59	2.138	6,77
Belg. et Lux..	571	2,11	699	4,93	1.465	4,64
Bulgarie	522	1,93	99	0,70	243	0,77
Danemark	3	0,01	178	1,26	551	1,75
Espagne	130	0,48	248	1,75	597	1,89
France	1.302	4,82	1.753	12,37	1.813	5,74
Gr. Bretagne .	1.582	5,86	2.182	15,40	2.783	8,82
Gibraltar	898	3,32	108	0,76	784	2,48
Grèce	935	3,46	323	2,28	1.851	5,86
Hollande	470	1,74	1.010	7,13	704	2,23
Hongrie	3.299	12,20	562	3,96	1.382	4,38
Italie	2.339	8,65	1.300	9,17	2.071	6,56
Yougoslavie ..	641	2,37	184	1,30	434	1,37
Norvège	14	0,05	6	0,04	115	0,36
Pologne	1.921	7,11	238	1,68	365	1,16
Portugal	0	0,00	126	0,89	32	0,10
Suisse	44	0,16	91	0,65	872	2,76
Suède	1	0,00	16	0,11	371	1,18
Tchécoslovaqu.	1.588	5,87	679	4,79	2.590	8,20
Turquie	477	1,76	99	0,70	195	0,62
U. R. S. S. ..	—	—	—	—	52	0,17
U. S. A.	40	0,15	29	0,20	530	1,68
Egypte	1.285	4,75	759	5,35	927	2,94
Japon	0	0,00	0	0,00	58	0,18
Palestine	—	—	182	1,28	618	1,96
Autres pays ..	519	1,95	865	6,11	1.973	6,25
	27.030	100	14.171	100	31.568	100

(1) Comerțul Exterior al României 1928-1937. București, 1939.

Une autre série de tableaux statistiques sur le commerce germano-roumain entre 1929-1938 vont suivre, indiquant très clairement, par leurs chiffres, d'un côté les nécessités probables de la consommation allemande et, d'un autre côté, comme une conséquence directe, l'orientation évolutive future des investissements, de la structure de la production, ainsi que du commerce d'exportation et d'importation de la Roumanie.

Les chiffres apparaissent d'autant plus grands si on englobe également le commerce de l'Autriche et de la Tchécoslovaquie avec la Roumanie. Ils ont été publiés en 1939 à Berlin, par l'Institut allemand de conjoncture.

Le but de la politique économique allemande dans la vallée danubienne et le Sud-Est européen, dont le Traité Germano-Roumain constitue l'application sur le terrain de cette politique, résulte très clairement d'un article publié dans *Die Deutsche Volkswirtschaft*, en 1939, sous le titre : « Ein Neues Mitteleuropa ». Son auteur écrivait : « Il est certain « qu'une exploitation intense des ressources agricoles « et minières assurera à cet espace économique « (espace Sud-Est européen) et à celui de l'Europe « centrale allemande, une autarcie suffisamment « avancée. Ceci créerait un bloc économique qui, par « sa force et son importance, pourrait facilement être « comparé aux empires britannique et français ».

TABLEAU N° 1

Le commerce extérieur de la Grande Allemagne
+ la Tchécoslovaquie avec la Roumanie (1)

ANNÉES	IMPORTA- TIONS DE	EXPORTA- TIONS EN	SOLDE	POURCENTAGE	
	ROUMANIE			DES IMPOR- TATIONS	DES EXPOR- TATIONS
				DE	EN
				ROUMANIE	
Millions R. M.				%	
REICH					
1929	211,0	164,1	— 46,9	1,6	1,2
1930	236,9	137,3	— 99,6	2,3	1,1
1931	102,4	92,5	— 9,9	1,5	1,0
1932	74,4	64,2	— 10,2	1,6	1,1
1933	46,1	46,0	— 0,1	1,1	0,9
1934	59,0	50,9	— 8,1	1,3	1,2
1935	79,9	63,8	— 16,1	1,9	1,5
1936	92,3	103,6	+ 11,3	2,2	2,2
1937	179,5	129,5	— 49,9	3,3	2,2
1938	140,4	148,7	+ 8,3	2,6	2,8
REICH + AUTRICHE					
1937	220	162	— 58	3,6	2,5
1938	178	169	— 9	2,9	3,0
REICH + AUTRICHE + TCHECOSLOVAQUIE					
1937	226	218	— 47	4,0	3,1
1938	222	212	— 10	3,3	3,4

(1) Tableaux n°s 1-4. *Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung*, Nr. 13-30, März 1939.

TABLEAU N° 2

Les importations de la Grande Allemagne et de la Tchécoslovaquie
en provenance de la Roumanie (1937)

ARTICLES	IMPORT. ALLEM. EN ROUMA- NIE EN 1.000 R. M.	Le % IM- PORT. AL- LEM. PROVE NANT DE ROU- MANIE %	Le % IMPOR. TOTAL. MARCH. RES- PECTI- VES %	IMPORT. GDE ALLEM. ET TCHÉ- COSLOV. PROVEN. DE ROU- MANIE EN 1.000 R. M.	Le % IM- PORT. GDE ALLE. et TCHÉ- COSL. PROV. DE ROU- MANIE %	Le % IMPOR. TOTA- LES ALLE- MAGNE et TCHÉ- COSLV. DES MARCH RESP. %
Porcs	1.697	0,9	4,0	13.375	5,0	14,2
Autres ani- maux sur pied	2.178	1,2	19,0	3.989	1,5	5,4
Viandes * cons.	3.429	1,9	4,3	3.789	1,4	4,3
Oeufs, jaunes d'œufs	3.059	1,7	3,3	3.861	1,5	3,8
Seigle	8.184	4,6	35,3	22.339	8,4	44,8
Blé	6.075	3,4	3,9	10.829	4,1	5,8
Orge	4.154	2,3	74,8	6.664	2,5	75,8
Mais	39.855	22,2	22,4	46.655	17,5	22,7
Autres céréales	19.605	10,9	79,1	21.729	8,2	75,4
Légumineuses alimentaires .	2.378	1,5	10,3	3.542	1,3	12,3
Légumineuses fourragères ..	1.785	1,0	15,3	1.785	0,7	15,2
Fruits	6.409	3,6	6,6	8.361	3,1	3,3
Plantes oléagi.	6.026	3,4	2,6	6.036	2,3	2,5
Plantes divers.	1.392	0,8	12,8	2.040	0,8	13,6
Peaux * four- rures brutes .	7.667	4,3	17,4	8.104	3,0	14,9
Plumes	3.845	2,1	12,1	3.861	1,5	11,6
Bois de chauff. * dé construc.	11.453	6,4	9,2	12.202	4,6	6,2
Pétrole * dériv. (huiles comp.)	39.595	22,1	20,8	58.789	22,2	26,4
Total.	179.507	100,0	—	266.055	100,0	—

TABEAU N° 3

**L'importance de l'Allemagne
pour les principaux articles roumains d'exportation (1937)**

ARTICLES	TOTAL DES EXPORTA- TIONS ROU- MAINES Millions Lei	DE CE TOTAL ON A EXPORTÉ EN :		
		ALLEMA- GNE	ALLEMA- GNE + AU- TRICHE	ALLEMAGNE + AUTRICHE + TCHÉCOS- LOVAQUIE
		%	%	%
Essence	5.940,3	15,0	16,9	20,1
Blé	5.232,3	8,3	12,7	16,0
Pétrole	2.331,1	9,1	10,7	16,8
Bois	2.247,6	13,8	14,6	15,8
Gaz-oil	1.830,3	4,8	5,3	6,0
Maïs	1.735,5	61,2	69,0	78,0
Mazout	1.644,8	0,5	2,8	2,9
Seigle	1.314,7	21,5	68,4	88,5
Orge	1.276,4	57,4	69,4	69,6
Porcs	757,1	9,9	39,5	96,8
Bêtes à cor- nes	379,9	0,1	12,1	12,9
Huiles	114,3	33,3	33,5	34,0
Avoine	58,6	18,3	94,3	94,3

TABLEAU N° 4

Les exportations de la Grande Allemagne et de la Tchécoslovaquie
en Roumanie (1937)

ARTICLES	EXPORT. ALLE- MANDES EN ROU- MANIE EN 1.000 R. M.	LE % DES EX- PORT. totales allein. %	Le % DES EXPOR. DES MARCH. RESPEC. %	EXPORT. GDE AL- LEMAGNE & TCHÉ- COSLOV. EN ROU- MANIE EN 1.000 R. M.	LE % DES EX- PORT. de GDE ALLE- MAGNE & TCHÉ- COSLOV. %	LE % DES EX- PORTAT. DES MARCH. DE GDE ALLEM. & TCHÉ- COSLOV. %
Soie artificielle	1.812	1,4	7,1	1.815	0,8	6,3
Tissus de laine ou poil	12.045	9,3	27,2	14.684	6,7	18,3
Tissus de coton	2.486	1,9	11,9	27.429	12,6	39,6
Fils de coton .	2.200	1,7	2,6	5.251	2,4	3,3
Peaux & four.	2.346	1,8	4,9	2.403	1,1	4,7
Porcelaine & cé- ramique	1.320	1,0	3,0	2.150	1,0	2,7
Teintur. & pro- duits chim. se- mi-fabriqués .	11.281	8,7	6,9	12.190	5,6	5,2
Tuyaux d'acier	6.310	4,9	6,6	9.561	4,4	6,7
Fer - semi-man.	1.810	1,4	1,2	2.995	1,4	1,7
Fer div. artic.	6.196	4,8	1,4	9.978	4,6	1,9
Cuivre façonné	1.670	2,8	1,4	9.978	4,6	1,9
Outils	10.472	8,1	5,0	11.744	5,4	5,4
Machines text.	4.574	3,5	3,4	4.705	2,2	3,4
Machines agri.	1.728	1,3	5,8	1.961	0,9	6,0
Moteurs	1.345	1,0	2,0	3.089	1,4	2,5
Machines div.	4.429	3,4	3,7	10.014	4,6	3,4
Automobiles & Avions	7.574	5,8	3,7	9.379	4,3	4,0
Mach. électr. & électro - chim.	10.674	8,2	3,4	14.365	6,7	4,3
Articles optiq.	2.484	1,9	2,1	2.723	1,2	2,2
Articles photo.	1.346	1,0	3,9	1.980	0,9	5,7
Produits phar.	5.113	3,9	3,7	5.145	2,5	3,6
Total....	129.530	100,0	—	217.953	100,0	—

TABLEAU N° 5

L'évolution des prix en gros (1)

1929 = 100

ANNÉE	ALLEMAGNE	ROUMANIE		
		GÉNÉRAL	AGRICOLE	INDUSTRIEL
1930	90,8	78,4	68,2	92,9
1931	80,8	60,2	50,8	72,0
1932	70,3	54,0	47,7	62,2
1933	68,0	52,3	44,9	62,2
1934	71,7	52,4	44,1	63,4
1935	74,2	60,0	48,4	75,2
1936	75,9	68,1	54,0	84,7
1937	77,2	78,2	64,6	94,1
1938	77,1	78,3	67,7	90,7

(1) *Conjunctura Economiei Romanesti*. Bucarest, 1938.

TABLEAU N° 6

Le commerce extérieur de la Roumanie
avec la Grande Allemagne et la Tchécoslovaquie

ANNÉES	IMPORTATIONS DE	EXPORTATIONS EN
	ALLEMAGNE (% DU TOTAL DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS ROUMAINE)	
	ALLEMAGNE	
1929	24,1	27,6
1933	18,6	10,6
1934	15,5	16,6
1935	23,8	16,7
1936	36,1	17,8
1937	29,8	20,0
	ALLEMAGNE + AUTRICHE	
1937	37,7	26,0
1938	38,0	26,3
ALLEMAGNE + AUTRICHE + TCHECOSLOVAQUIE		
1937	53,5	34,2
1938	49,4	35,8

TABLEAU N° 7

Production allemande (1) de matières premières et alimentaires
en excédent (+ ou —) par rapport aux disponibilités d'exportation
de la Roumanie (1936)
en 1.000 tonnes métriques

ARTICLES	ALLEMAGNE		AUTRICHE (EXCÉDENT (+ ou —))	TCHÉCOS- LOVAQUIE (EXCÉDENT (+ ou —))	ROUMANIE (EXCÉDENT (+ ou —))
	PRODUCTION	EXCÉDENT (+ ou —)			
Blé	4.427	— 26	— 175	+ 33	+ 616
Seigle	7.386	— 23	— 106	+ 1	+ 30
Orge	3.899	— 58	— 46	+ 57	+ 423
Avoine	5.618	— 15	— 27	+ 19	+ 17
Maïs	—	— 172	— 310	— 95	+ 771
Animaux sur pied	—	— 208	— 14	1	—
Viande	985	— 32	— 2	—	—
Porcs (mil- liers de têtes)	—	— 391	— 498	— 289	—
Viande porc.	2.678	— 43	— 4	—	—
Oufs	369	— 71	— 4	—	—
Lait	—	— 15	+ 11	—	—
Beurre	480	— 75	+ 4	—	—
Fromage ...	129	— 28	+ 3	—	—
Tabac	37	— 93	— 7	— 9	—
Coton	—	— 229	— 39	— 91	— 7
Laine	18	— 103	— 10	— 21	—
Chanvre	3	— 9	— 1	— 17	—
Lin	4	— 29	— 5	— 3	—
Bois (brut) .	—	— 1.495	+ 314	+ 717	+ 35
Bois ouvragés	—	— 1.060	+ 599	+ 214	+ 473
Cellulose ...	1.100	— 2.811	+ 196	+ 395	—
Fer - minéral	6.624	— 18.172	+ 207	— 474	— 13
Cuivre - min.	26	— 469	—	—	—
Cuivre	—	— 115	— 9	— 28	— 5
Plomb - min.	61	— 98	— 6	—	—
Plomb	—	— 54	+ 5	— 10	—
Zinc - miner.	145	— 100	+ 6	— 13	+ 5
Zinc	12	— 40	— 7	— 10	— 6
Bauxite	—	— 966	—	—	—
Chrome, etc.	15	— 121	—	— 6	—
Magnésite ..	24	— 78	+ 151	+ 40	—
Graphite ...	—	— 9	+ 15	—	—
Antimoine ..	289	— 3	—	+ 1	—
Pirite	352.085	— 1.000	— 60	— 164	—
Charbon	352.085	+ 30.545	— 2.878	+ 2.104	— 58
Pétrole	1.670	— 3.548	— 386	— 394	+ 6.698

(1) The Bulletin of International News. April 1938.

Quant au système des paiements, le nouvel accord germano-roumain maintient l'ancienne formule du clearing, avec exclusion de tout transfert de devises libres.

L'impossibilité d'un équilibre permanent des paiements en clearing a souvent créé des difficultés qui pourront être atténuées par le nouvel accord. Ces difficultés de paiements en clearing se sont produites lorsque, par suite de l'excès d'exportation roumaine vers l'Allemagne, la balance commerciale roumaine devint active ; la contre-valeur de ce solde actif est restée gelée en compte clearing, ce qui, au point de vue de la balance des paiements, signifiait que la Roumanie avait accordé des crédits à l'Allemagne.

Une autre série de difficultés s'est manifestée lorsqu'apparut un solde actif en clearing en faveur de la Roumanie, bien que l'importation d'Allemagne ait été plus forte que l'exportation vers ce pays. L'explication se trouve dans le fait que, bien que la balance commerciale fût passive, l'exportation étant effectuée contre paiement immédiat et l'importation d'Allemagne se faisant à terme, la contre-valeur de cette importation n'était pas immédiatement versée au compte clearing ; il en résultait que les paiements des exportations roumaines ne pouvaient plus être alimentés.

Ces difficultés ont été écartées grâce à l'article IV de la Convention qui prévoit une combinaison entre

le système de paiement et les investissements de capital allemand en Roumanie.

En tout cas, il y a lieu d'observer que, contrairement à la conception courante du commerce extérieur, il faut poursuivre, tout au moins au début, dans les relations économiques avec l'Allemagne, la réalisation d'une balance commerciale passive. Cette nécessité est déterminée par le péril de voir se geler les soldes actifs en marks, par les besoins des investissements en Roumanie et donc du transfert de capital d'Allemagne en Roumanie, ce qui ne peut se faire que par une balance commerciale passive pour ce dernier pays.

Conformément à ces prévisions, un certain pourcentage de la contre-valeur des livraisons allemandes sera utilisé en participation de capitaux et en financement en Roumanie. Par conséquent, les crédits accordés par l'Allemagne présenteront deux aspects. En premier lieu, une fourniture de marchandises avec délai de paiement moyen ou éloigné et, en second lieu, des investissements de capital mobilier, qui se feront comme suit : l'Allemagne fournira le capital nécessaire sous forme de marchandises et notamment d'armements, pour toutes les forces militaires roumaines, ainsi que tout ce qui est nécessaire à l'industrie de guerre ; elle fournira ensuite les moyens de transport et le matériel nécessaire à la construction de routes, de canaux navigables, de ports, etc... Enfin, elle fournira le matériel nécessaire aux entreprises

d'utilité publique, telles les centrales d'énergie électrique, les centrales hydro-électriques, etc... Par conséquent, l'Allemagne fournira le capital d'investissement à l'Etat et aux entreprises publiques. La contre-valeur de ces fournitures sera partiellement consacrée aux investissements mobiliers en Roumanie, les paiements en Lei pour ces fournitures étant affectés aux participations allemandes dans les sociétés mixtes à créer.

L'application de l'accord germano-roumain, qui constitue, comme nous l'avons dit, une nouvelle formule dans les relations économiques, semble donner de bons résultats, après trois ans d'application. Il a été entre temps complété par une série d'accords de détail et adapté à la nouvelle situation créée par la guerre et la conjoncture internationale.

TROISIEME PARTIE

**LE DANUBE DANS LA VIE ECONOMIQUE
DE LA ROUMANIE**

CHAPITRE PREMIER

LE DANUBE, BERCEAU BI-MILLENAIRE DU PEUPLE ROUMAIN

La Providence a placé le Peuple roumain, depuis de longs siècles, dans la région du bas Danube, la plus riche et la plus fertile des régions traversées par ce fleuve géant. L'histoire nous apprend que les territoires habités aujourd'hui par les Roumains furent possédés, il y a 1.800 à 2.800 ans, par des peuples d'origine Thrace : Agatirsès, Sigines, Gètes ou Daces.

HÉRODOTE, qui voyagea dans la région du bas Danube, vers 450 avant JÉSUS-CHRIST, parle de ces populations dans son histoire et en décrit les caractères et les habitudes.

Les Gètes ou Daces jouèrent un rôle très important dans l'histoire de l'Europe centrale et orientale entre le IV^e siècle avant JÉSUS-CHRIST et le II^e siècle après JÉSUS-CHRIST, et bien que les historiens de l'antiquité, de même que ceux des temps modernes, parlent des Gètes et des Daces comme s'il s'agissait de deux peuples différents ou tout au plus apparentés par leur origine ethnique, ces deux peuples n'en ont constitué en réalité qu'un seul.

Les Gètes ou Daces entreprirent de nombreuses guerres de défense ou de conquête, soit contre les

tribus barbares de leur voisinage qu'ils soumirent en les obligeant à la paix, soit contre les Egyptiens, les Perses, les Macédoniens et les Romains.

Le pharaon égyptien SÉSOSTRIS envoya sa flotte aux bouches du Danube pour imposer aux Daces, dans leurs ports fluviaux et maritimes, l'établissement de colons jouissant des mêmes droits que les colons grecs de Milet qui avaient fondé et rendu florissants les ports fortifiés des rives du Pont Euxin (mer Noire) : Dionisiopolis (Balcie), Callatis (Mangalia), Tomis (Constantza), Histria, etc...

L'armée de DARIUS, roi des Perses, marchant contre les Scythes, traversa le pays des Daco-Gètes (Dobroudja). En arrivant au bord du Danube (Bessarabie), elle fut vaincue et contrainte à battre hâtivement en retraite par le pont que les Grecs avaient construit sur le fleuve et qui continuaient à en assurer la garde.

De nombreuses guerres eurent lieu dans ces régions et il ressort de leurs innombrables victoires que les Daces étaient très belliqueux et très redoutés, même des Romains. Le dernier roi dace, DÉCÉBAL, obligea les Romains à lui payer un tribut et à lui envoyer des ingénieurs et des ouvriers qualifiés pour la construction de routes et de fortifications. Le prestige romain ne laissa pas d'en être atteint.

Les Daces avaient introduit dans leur armée la discipline et les méthodes de combat romaines.

DÉCÉBAL avait une armée bien organisée, de nombreuses forteresses de terre et de pierre autour de sa capitale, Sarmiségetusa, située dans la partie Sud-ouest de la Transylvanie d'aujourd'hui, dans une région entourée de montagnes, aussi bien que sur d'autres points stratégiques. Aussi les Romains se rendirent bien compte du péril dace. Ils comprirent que la moindre faiblesse vis-à-vis de leurs hardis voisins du Nord du Danube leur ferait perdre le prestige militaire et politique qui maintenait d'autres peuples sous leur joug, aussi bien que les provinces du sud du Danube que les Daces avaient l'intention de conquérir.

C'est pourquoi, tant pour soustraire Rome au tribut humiliant imposé par DÉCÉBAL que pour assurer à l'Empire la souveraineté sur le Danube et sur les montagnes du Nord qui formaient une forteresse naturelle (Transylvanie), l'empereur TRAJAN, espagnol d'origine et général fameux, fut autorisé par le Sénat à entreprendre une campagne contre la Dacie.

La résistance des Daces et de leur héroïque roi fut extrêmement vigoureuse. TRAJAN, qui avait conduit vers le Danube les meilleures légions, dut entreprendre deux expéditions. La première (101-102) se termina par une paix que viola DÉCÉBAL. La seconde (105-106), durant laquelle fut construit le pont sur le Danube à Drubeta (Turnu-Severin), se termina par la défaite définitive des Daces et par l'occupation romaine.

Après la brillante victoire de 106, on érigea à Rome, dans le Forum de l'Empereur, la colonne de TRAJAN, dont les bas-reliefs racontent l'histoire de la guerre des Romains contre les Daces et celle de la grande renommée gagnée par ce général en Dacie.

Dans son volume : *Les Roumains*, James CATERYL écrit :

« Cette colonne n'est-elle pas, en effet, le monument le plus ancien et le plus glorieux de l'histoire des roumains ? Les 2.500 figures qui se meuvent dans cet immense bas-relief, ne sont-elles pas encore vivantes ? Cette sculpture historique ne reproduit-elle pas avec une fidélité remarquable les types, les costumes, les détails de la vie des Roumains de notre époque ? N'est-elle pas l'unique monument qui rappelle les Daces disparus ?

« La conquête de la Dacie, la victoire des Romains, sont rappelées aux générations de nos jours par ce glorieux témoin survivant : la Colonne Trajane. Elle évoque l'histoire mouvementée de cette colonie romaine, établie et organisée sur un territoire conquis, au milieu des peuplades ennemies et hostiles, les siècles d'invasions, de luttes, de servitude qu'eut à subir cette famille latine isolée de sa métropole, le courage et l'énergie qu'elle déploya à défendre sa nationalité, à conserver jusqu'à nos jours sa langue, ses mœurs, son caractère originel. Tous ces souvenirs, tous les sentiments d'étonnement admiratif que réveille ce long passé

« mêlé de gloire et de misères deviendront autant de
« titres à l'intérêt et à la sympathie des grandes puis-
« sances de l'Europe, lorsqu'au Congrès de Paris ces
« populations revendiqueront, au nom de leur anti-
« que origine, le droit à l'existence et à l'indépen-
« dance. ».

Les intérêts économiques et l'expansion de l'influence romaine au Nord du Danube détermineront TRAJAN à tenter une colonisation méthodique et étendue aussitôt après la conquête. Il appela des éléments romains des différentes parties de l'Empire pour créer une vie romaine dans la nouvelle province et, par conséquent, pour dénationaliser aussi rapidement que possible les Daces.

« TRAJAN colonisa largement le territoire con-
« quis, écrit Guglielmo FERRERO. Des colons furent
« appelés de tous côtés. Des entrepreneurs furent
« convoqués pour exploiter les mines. La culture du
« blé et la navigation sur le Danube prirent un essor
« considérable. En peu de temps, l'ancien royaume
« de DÉCÉBAL se transforma en une importante pro-
« vince romaine. On n'y entendait plus que la langue
« de Rome, qui s'est conservée jusqu'à nos jours. »

La prospérité des Daces sous la domination romaine fut telle, que leur pays se nomma Dacia FELIX. La latinisation de la population fut si intense, si profonde, qu'elle gagna jusqu'aux couches rurales. Quelques dizaines d'années après avoir perdu leur patrie, les Daces avaient adopté le latin, jusque-là

langue officielle, et commençaient à s'adapter à la vie et aux habitudes romaines.

Plusieurs historiens ont prétendu que la Dacie ne fut pas en réalité très profondément latinisée. Or, si la latinisation de la Dacie avait été superficielle, il est certain qu'après l'abandon de cette province, sous AURÉLIAN, la nation dace serait réapparue avec sa langue, ses habitudes, ses traditions, etc...

Mais pareille chose ne se produisit point. Les Roumains apparurent à la place des Daces. Le peuple roumain est né de la fusion des Daco-Romains et de la multiplication des anciens colons latins ou latinisés, introduits par TRAJAN et ses successeurs.

Le peuple roumain installé ainsi au nord du Danube, s'agrandit, se développa, affronta avec héroïsme l'invasion des barbares pendant le Moyen-Age, et adapta sa vie à de nouvelles conditions d'existence. Le Danube, berceau de la civilisation roumaine, a constitué tout le long de son histoire — mouvementée pendant plus de dix-sept siècles — et de son développement progressif, un élément naturel de première importance, surtout pour la vie économique du pays qui a toujours disposé de très grandes richesses.

CHAPITRE II

LE DANUBE, SOURCE DE RICHESSES ET VOIE DE COMMUNICATION DE LA ROUMANIE

LES CARACTÉRISTIQUES DU FLEUVE DANS LE SECTEUR ROUMAIN

Le Danube atteint la Roumanie à Bazias, forme la frontière sud du pays sur une longueur d'à peu près 700 kilomètres, et coule ensuite seulement sur le territoire roumain sur un peu plus de 300 kilomètres. Dans cette partie inférieure de son cours, il se divise en plusieurs bras qui suivent les dépressions de la plaine et forment plusieurs lits, lesquels s'unissent et se séparent jusqu'à ce qu'ils arrivent à former dans le delta trois bras distincts par lesquels le fleuve se jette dans la mer Noire.

Très peu nombreux sont ceux qui connaissent dans ses détails la vie de ce grand fleuve européen, qui est pourtant si caractéristique, si intéressante et si variée, du point de vue économique, sur presque tout le parcours roumain.

Peu après avoir atteint la rive roumaine, le Danube entre dans la région des montagnes, connue sous le nom de Cazane et des Portes de Fer. Le fleuve

sépare ici les Carpathes des Balkans et se dirige ensuite, par de nombreux détours et par des défilés rocheux, dont la largeur ne dépasse pas par endroits 150 à 170 mètres, vers la plaine roumaine.

Jusqu'à la fin du siècle dernier, la navigation était très dangereuse sur cette partie du fleuve, car, par suite du niveau très bas de l'eau, des cascades et des blocs rocheux surgissent, menaçants, à la surface. En 1878, ont commencé dans ce secteur les premiers travaux, exécutés par la Hongrie, à la suite des décisions du Congrès de Berlin de la même année. Le cours du fleuve devait être régularisé par la construction de canaux et la destruction des blocs. Ces travaux ont duré jusqu'en 1896, mais ils n'ont pas résolu d'une manière efficace et définitive le problème de la navigation à travers les Portes de fer, qui ne se fait, aujourd'hui encore, qu'avec les plus grandes difficultés. La question est de nouveau à l'étude en ce moment, et des travaux de grande envergure doivent commencer incessamment.

Une fois franchies les Portes de Fer, le Danube apaisé se calme et se traîne à travers une large plaine d'inondation pour atteindre la Mer Noire. Il parcourt ainsi la dépression valaque, s'étalant sur une longueur de 600 kilomètres d'ouest en est et sur une largeur de plus de 150 kilomètres. Rejeté vers le sud par ses affluents carpathiques, il se serre contre le bord de la plate-forme bulgare qui le domine. Il reçoit toutes les eaux du territoire roumain qui s'étend sur le quart

du bassin de ce fleuve et occupe en entier son fameux delta.

Par l'étude minutieuse du cours inférieur du Danube, on se rend compte de la vraie grandeur et de l'immense activité que ce géant continue à développer sans la moindre fatigue. Son aspect de vieux que lui imprime le calme de ses eaux chargées d'alluvions n'est qu'apparent. La réalité est toute différente et l'homme de science, habitué à examiner les choses en détail, considère cette partie comme la plus jeune du fleuve, la comparant à un vaste atelier de construction où le Danube poursuit son travail de prolongation du domaine de la terre sur celui de la mer et d'agrandissement continu de la longueur de son cours.

Le Danube, né au cœur même de l'Europe, alimenté dans la première partie de son cours par des affluents descendus des Alpes, a, dans sa traversée du territoire roumain, un régime en grande partie fonction du climat, de caractère nettement continental, mais teinté d'influences méditerranéennes.

Ce qui caractérise par conséquent cette première partie du Danube, c'est un accroissement considérable de la quantité d'eau et une inclinaison assez réduite de la pente d'écoulement, ce qui lui imprime une vitesse très faible. Cependant qu'à Vienne, par exemple, son débit moyen est à peine de 1.600 m³ par seconde, et à Budapest de 2.370, à Ismaïl, avant la séparation de son cours en trois bras, on a calculé un

débit moyen de 7.230 m³ par seconde. Mais celui-ci est extrêmement variable dans cette région ; il monte parfois jusqu'à un maximum de 35.000 m³ par seconde pendant les grandes pluies, qui arrivent avec une grande régularité, pour descendre ensuite à un minimum de 2.000 m³ par seconde, à l'époque des basses-eaux, c'est-à-dire pendant les grandes sécheresses.

Cette énorme différence entre les hautes et les basses eaux impose au Danube roumain la nécessité de disposer d'une large zone d'inondation destinée à recevoir cet immense surplus d'eau, en attendant son lent écoulement vers la mer. La zone inondable existe et s'étend sur plus d'un million d'hectares. Elle ne se confond pas du tout avec la plaine avoisinante, laquelle est partout bien délimitée et séparée par une rive abrupte, à la différence du bassin Pannonien, par exemple, où les inondations peuvent s'étendre sur de très grandes distances sans aucune limite.

La capacité d'emmagasinement de la zone inondable roumaine est très grande, jusqu'à un tel point qu'en 1897 elle trouvait couverte d'une quantité d'eau évaluée à plus de 24 milliards de m³. Rien que la seule île de Braïla, d'une superficie de 87.000 hectares et qui, pendant les crues, devient un immense lac, avait emmagasiné approximativement 5 milliards $\frac{1}{2}$ de m³ d'eau, ce qui abaisse évidemment de beaucoup le niveau que pourraient atteindre les eaux si elles étaient forcées de s'écouler par le seul lit normal

du fleuve. Ces lacs naturels constituent donc une sorte d'immenses réservoirs et jouent le rôle incontestable d'une soupape de sûreté.

Malgré le grand danger qu'on s'imagine que pourraient constituer ces immenses crues, pour les régions respectives, les habitants les attendent avec calme et les considèrent même comme un bienfait de la nature qui fertilise leurs pâturages et remplissant d'eau les lacs, ce qui permet une bonne récolte de poisson.

Quant à la masse d'eau déversée par le Danube dans la mer Noire, elle est évaluée à une moyenne annuelle de 228 milliards de m³. Les extrêmes atteints ont été de 143 milliards de m³ en 1887 et 341 milliards de m³ en 1871. D'une grande importance est aussi la quantité d'alluvions apportées par le Danube et déposées dans ces régions. D'après des observations et des calculs faits depuis vingt-cinq ans, on a constaté que le poids de ces alluvions peut varier entre 3 kg. 25 et 0 kg. 002 par m³ d'eau. Ces alluvions sont déversées en partie dans la région inondable, fertilisant les champs, et en partie dans la mer où se forment des barrages très dangereux pour la navigation, ainsi que des bancs de sable dans le chenal même du fleuve. Le plus grand danger pour la navigation est constitué surtout par le fait que ces bancs de sable sont mobiles et nécessitent par conséquent un service permanent de dragage pour assurer une navigation normale. La quantité totale d'alluvions

déversées par le Danube dans la mer Noire chaque année est en moyenne de 82,06 millions de tonnes.

Une autre caractéristique du Danube dans le secteur roumain est constituée par le fait que ses eaux gèlent au cours des hivers très froids ; même si elles ne sont pas prises par les glaces, le trafic est de toute façon interrompu chaque année durant les mois de janvier et de février, en raison des énormes glaçons qui coulent sur le fleuve.

Plus intéressant et plus dangereux que le gel est, dans cette partie, le dégel. Par suite des hausses soudaines de température, la glace est brusquement rompue et coule vers la mer. Mais à cause des nombreuses boucles du fleuve, les glaçons peuvent s'arrêter et former d'immenses barrages de glaces qui provoquent parfois des inondations catastrophiques. Le phénomène s'est produit cette année en Hongrie, en Bulgarie et en Roumanie, où le port et la ville de Giurgiu ont dû être entièrement évacués à cause des inondations provoquées par ces barrages.

LE DELTA

De tout le Danube et surtout du secteur roumain du fleuve, la partie la plus caractéristique, par l'extraordinaire variété et la multitude des problèmes, presque tous d'un caractère économique, est sans nul doute le delta. Elle est, à mon avis, en même temps, la partie la moins connue de beaucoup de pays du

continent, et ignorée même par un grand nombre d'habitants de la Roumanie.

Le delta commence à « Ceatalul Ismail », où le Danube se divise en deux bras : celui de Chilia au Nord, et celui de Tulcea au Sud. Ce dernier se partage lui-même en deux autres bras : celui de Soulina, vers l'Est, et celui de Saint-Georges.

En réalité, le delta est un immense lac, reste d'un golfe peu à peu fermé par les alluvions déposées par le fleuve sur le fond marin et par un cordon littoral marin. Le niveau de l'eau dans le delta est généralement inférieur au niveau du fleuve. D'innombrables canaux mènent aux étangs qui se sont formés entre les bras du Danube et qui apparaissent, tels de grands lacs, avec leurs étendues d'eau scintillante ou couvertes d'immenses forêts de joncs et de roseaux verts, coupés de saules, de peupliers, de vernes ou de grands pâturages.

C'est là qu'on trouve une des curiosités du delta, ces îles flottantes épaisses de 90 cm. dénommées « Plavuri », couvertes de végétation et que le vent chasse au hasard. Le matelas de rhizomes de jonc qui les compose est un abri excellent pour les bancs de poissons. La superficie que couvrent les « Plavuri » est approximativement de 72.000 hectares.

De la superficie totale du delta (430.000 hectares), un nombre de 65.000 hectares seulement est constitué de terre ferme inondable. De ce chiffre, à peine 14.000 hectares ne sont pas inondés pendant les

grandes crues des eaux du Danube. Par conséquent, la superficie de terrain inondable, dans le delta même, est seulement de 51.000 hectares, tandis que celle des lacs couverts de joncs et de roseaux est de 379.000 hectares.

Mais il ne faut pas croire que le delta serait un marécage ; au contraire, la région est formée d'une couche d'eau de 2 mètres de profondeur.

Le delta du Danube est considéré par les savants et les hommes de science comme la partie la plus jeune et la plus active de ce vieux fleuve et d'autant plus intéressante qu'il permet de suivre aisément non seulement son activité passée, mais d'observer aussi chaque jour l'énorme travail qu'il poursuit depuis des siècles, pour prolonger son cours et étendre son domaine de plusieurs centaines de mètres par an au détriment de la mer. C'est ici seulement qu'on peut voir comment le fleuve a employé les grandes quantités d'alluvions à travers le temps, et on peut admirer son œuvre et son activité constructive.

A l'endroit où le Danube se jette dans la mer, les bouches du fleuve sont obstruées par des barrages sous-marins d'alluvions. Seule, la bouche du canal de Sulina est ouverte par des travaux à la navigation maritime. Ce canal est le chemin le plus court vers la mer.

Pour se rendre parfaitement compte de la vie variée et mystérieuse du monde des oiseaux aquatiques et des animaux qui vivent dans le delta, il faut

faire un voyage en barque à travers les joncs et les roseaux, et pénétrer au milieu de ce véritable paradis des oiseaux. Dans les branches des saules, une armée de hérons, de cormorans, de cigognes, etc..., cherche un abri, alors que les joncs des lacs fourmillent de canards, d'oies sauvages, de cygnes, de pélicans et de nombreux sangliers.

Lorsque les eaux du Danube montent et que les lacs et les marécages sont inondés, c'est une véritable fête pour tout ce monde d'oiseaux, de même que pour les chasseurs et les pêcheurs. C'est certainement ici la plus belle chasse à l'oiseau qui puisse exister au monde.

Sur le delta, le grand poète et écrivain roumain, feu Octavian GOGA, s'est exprimé comme suit :

« Avant de disparaître, le Danube ouvre large-
« ment les bras et de cet embrassement gigantesque
« naît le delta miraculeux, jungle pleine de couleur
« et de mystère, pareille à un conte oriental. Si la
« Roumanie ne possédait d'autre merveille que le
« delta du Danube, encore pourrait-elle tenter tous
« les passionnés de la nature, les invitant au pèleri-
« nage pour découvrir des charmes qu'ils ne connais-
« sent pas encore. Cet empire des eaux dans lequel
« se reflètent des îles flottantes avec des fourrés de
« roseaux et des fleurs de nénuphar, Eldorado sans
« limite des poissons, que survolent capricieusement
« des peuplades d'oies sauvages, de cigognes, de péli-
« cans, d'aigrettes, est un coin étrange et exotique

« qui rappelle en quelque sorte la magie du Gange,
« arrêté au milieu de notre civilisation sceptique.
« Ainsi disparaît le Danube, perdu dans la mer Noire,
« en douce coulée d'ondes grises. Au loin, se soulè-
« vent les flots bleus du Pont Euxin, tumultueux dans
« leur infatigable remous. La rencontre des deux
« continents avec toute la vertigineuse cascade de
« luttes et de crispations ennemies qui se sont succé-
« dées au cours des siècles, est, pour ainsi dire, con-
« tenue dans ce cri, sur lequel retombe en rayon
« d'or une lumière éblouissante qui donne un avant-
« goût du néant et de la Divinité. »

LE DANUBE SOURCE DE RICHESSES

Après avoir lu les caractéristiques de la partie roumaine du Danube, nous nous proposons d'examiner sommairement quelques problèmes pratiques de caractère économique, très intimement liés à la vie du fleuve. Tous ces problèmes ont été jusqu'à présent soit entièrement négligés et ignorés par l'Etat roumain, soit insuffisamment traités ou mis en valeur.

Une première question serait celle de perfectionner tout d'abord et d'unifier ensuite les institutions qui s'occupent de la recherche et de l'étude des questions économiques ou scientifiques que pose le Danube. En voici quelques-unes :

1° *Le poisson.* — Le rendement de la pêche dans les eaux du Danube ainsi que dans les lacs, les étangs

et la région inondable du delta est très faible, en comparaison de l'immense superficie d'eau et des conditions naturelles de la production du poisson qui sont vraiment uniques en Europe. Car il est inadmissible et sans excuse qu'une telle source naturelle de richesse ne donne pas les résultats que le pays et la population sont en droit d'en attendre.

Toutes les conditions d'une augmentation de la production du poisson y sont remplies : nourriture abondante pour le poisson, qualité et tranquillité des endroits propices à la reproduction. Ces conditions sont en rapport direct avec la surface qui est inondée chaque année. Mais bien que tout se déroule d'une façon automatique, il faut quand même l'intervention de l'homme pour l'exploitation méthodique des conditions hydrographiques et biologiques. On est arrivé, par des travaux d'aménagement et de systématisation, exécutés sur le lac de Razim, à une production de poisson dix fois plus grande. Or si on applique les mêmes procédés à tous les lacs, éphémères ou permanents, et à tous les endroits de pêche, on obtiendra en Roumanie des quantités considérables de poisson.

Pour avoir une idée plus précise de la grande importance économique de la pêche et des revenus qu'elle procure à l'Etat roumain (la pêche est en Roumanie une sorte de monopole d'Etat), nous allons donner quelques chiffres édifiants : la quantité moyenne de poisson entre 1895 et 1925 a été de 20 millions de kilogrammes par an, avec un maximum

de 31 millions et un minimum de 11 millions de kilogrammes au cours des mauvaises années.

Le revenu de l'Etat se chiffre annuellement à plus de 100 millions de Lei, avec une tendance vers une augmentation progressive.

Mais, en réalité, le chiffre exact de la production de la pêche roumaine est de beaucoup supérieur. Si on admet qu'au moins 60.000 personnes riveraines de la région des lacs et du delta : des pêcheurs et leurs familles, des fonctionnaires, des paysans, etc..., consomment au moins 1/4 de kilogramme de poisson par jour gratuitement, qui n'est nulle part enregistré, cela représente 5 millions 1/2 de kilogrammes par an ; la contrebande est évaluée ainsi à 5 millions par an. A ces chiffres, on peut également ajouter la production des lacs privés de Bessarabie, qui est de 6 millions de kilogrammes, celle des lacs et étangs privés de l'ancien royaume, évaluée approximativement à 5 millions 1/2 de kilogrammes ; on arrive ainsi à une production annuelle, y compris la moyenne de 20 millions sus-mentionnés, de 42 millions de kilogrammes (1).

De cette quantité de 20 millions de kilogrammes, la Roumanie exportait, avant la précédente guerre mondiale, 6 millions de kilogrammes. Mais, après la guerre, bien que la même production ait été assurée, elle était obligée d'importer une quantité de 10 mil-

(1) Dr P. P. Daia : *Exploatarea pescariilor Statului*. Bucuresti, 1926.

lions de kilogrammes par an de poisson salé (Cela s'explique par le fait que le nombre des habitants est passé de 8 millions à 18 millions après la guerre, tandis que la production de poisson est restée la même).

Quant à la superficie des lacs, étangs, eaux territoriales, région inondable, etc... appartenant à l'Etat roumain, utilisés pour la pêche, elle se décompose comme suit :

Lacs et étangs de Calafat à Tulcea.....	70.000	ha.
Lacs et étangs de Bessarabie.....	50.000	»
Terrains inondables de Calafat à Tulcea	400.000	»
Terrains inondables au Sud de la Bessarabie	30.000	»
Delta du Danube : villages, forêts, cultures libres de roseaux, pâturages, etc...	54.895	»
Delta du Danube : lacs, étangs, etc... ...	108.000	»
» » roseaux fixés	200.000	»
» » roseaux flottants....	100.000	»
Superficie du Danube.....	168.058	»
	1.180.953	ha.

Ce chiffre renferme tout ce qui tombe dans la zone inondable du Danube, ainsi que la superficie du fleuve, propriété de l'Etat roumain, à partir de Bazias jusqu'à la mer Noire.

De ce total d'eaux et de terrains inondables, on peut compter avec une superficie de 600.000 hectares

approximativement qui se prête à la pêche. Ici, on peut ajouter aussi les eaux territoriales roumaines de la mer Noire, de Mangalia à l'embouchure du Dniester, d'à peu près 1,4 millions d'hectares.

Et lorsque toutes les caractéristiques du Danube que nous avons vues en détail plus haut, et qui sont assez différentes de celles des autres fleuves européens, s'accumulent en majorité sur la portion roumaine du fleuve, on comprend aisément que le système de la pêche, du point de vue économique, doit y être également très caractéristique et très différent de celui pratiqué dans d'autres pays. Le système de la pêche, les ustensiles employés, la fermeture des lacs, etc..., varient même dans le pays suivant chaque région.

Le nombre de pêcheurs qualifiés, reconnus par l'Etat, ne dépasse pas, en Roumanie, le chiffre de 10-12.000. Mais le chiffre total de tous ceux qui travaillent dans la branche de la pêche doit être approximativement de 60.000 personnes, ce qui est tout à fait insuffisant pour 2 millions d'hectares de lacs et étangs (les eaux territoriales incluses).

Le rendement est, lui aussi, fatalement très réduit : 60 kilogrammes de poisson par hectare au lieu d'une production normale de 200 kilogrammes, ce qui représenterait en tout 140 millions de kilogrammes par an.

Les causes de cet état de choses sont multiples et variées, mais les plus caractéristiques sont les suivantes : l'Etat ne s'est presque jamais suffisamment préoccupé de créer des écoles où les pêcheurs

auraient pu s'instruire et s'initier théoriquement et pratiquement aux méthodes et à la technique moderne de la pisciculture et de la pêche.

La mauvaise situation matérielle de la branche des pêcheurs, conséquence directe du manque d'organisation professionnelle, de l'absence ou de l'insuffisance d'outillage moderne, du manque de capitaux, de l'exploitation inhumaine des entrepreneurs sans scrupules, sont autant de causes de la situation anormale dans laquelle se trouve la pêche en Roumanie.

Malgré tout, nous sommes persuadés que n'est plus très éloigné le temps où tout sera radicalement changé. Cette formidable richesse sera très prochainement méthodiquement exploitée et donnera naissance à toute une série d'industries de conserves de poissons, de poisson salé, fumé, etc..., sans parler de celle du caviar qui a comme centre de pêche la localité de Valcov, dans le delta du Danube.

La Roumanie a importé, dans une période de cinq ans, plus de 50 millions de kilogrammes de conserves de poisson, pour la consommation intérieure, faisant une dépense inutile de 670 millions de lei, qu'elle aurait pu employer plus efficacement à d'autres buts.

2° *Les plantes aquatiques.* — En dehors du poisson, une autre source de richesse offerte par le Danube, qui peut devenir aussi d'une grande importance économique pour la Roumanie est représentée

par les plantes aquatiques, qui occupent des superficies très étendues (300.000 ha). Ces plantes offrent des possibilités industrielles uniques en Europe.

Cette richesse a été presque totalement négligée jusqu'à présent et les revenus tirés de son exploitation sont infimes, du fait qu'on n'a pas trouvé un grand emploi pour le roseau, soit comme matière première, soit comme produit de grande consommation. L'utilisation la plus fréquente était comme matériel auxiliaire dans l'industrie du bâtiment et de construction, couverture des maisons paysannes ou de pêcheurs, et surtout comme combustible dans les villages du delta.

Plusieurs tentatives d'industrialisation ont été faites en Roumanie avant 1914, mais sans grand résultat. Une fabrique de cellulose, qui employait le roseau comme matière première et qui produisait du très bon papier, a fonctionné pendant un certain temps à Braïla, mais a dû cesser son activité par suite de difficultés techniques. Pourtant, les commandes de papier affluaient de partout, même du Japon.

Dans la période d'après-guerre, le manque de capitaux en Roumanie et la précipitation exagérée et presque exclusive des capitaux étrangers vers l'industrie pétrolière roumaine, n'a pas favorisé la création des industries pour l'exploitation des roseaux et autres plantes aquatiques du delta danubien.

Mais la question a suscité de plus en plus l'intérêt des milieux économiques et scientifiques allemands. Les recherches et les analyses faites par le professeur

SEMMLER de Breslau ont constaté que, particulièrement les rhizomes du roseau, ont une grande valeur en tant que matières premières pour diverses industries. D'après ses calculs, les racines de cette plante donnent un extrait de 34 %, qui contient entre autres 40-50 % d'hydrates de carbone, 25-30 % de sucre de canne, et 12 % de protéine brute et de substances minérales. Le Professeur allemand a constaté qu'on peut fabriquer du sucre et de l'alcool, soit une quantité de 2-3 litres pour 100 kg. de racines (1).

Des industriels ont fabriqué ensuite avec ces racines un fourrage artificiel, très riche en matières nutritives, qu'ils ont dénommé Fragmit, ainsi qu'un surogat de cacao. D'autres ont fabriqué en partant du roseau, des plaques imperméables de construction, pour l'industrie du bâtiment, et de ses racines ils ont extrait une grande quantité de fibres textiles, remplaçant avec beaucoup de succès le jute.

Toutes ces recherches et ces inventions ont été brevetées et pour leur exploitation s'est constitué à Charlottembourg une société par actions, connue sous le nom de « Rohstoff-Verband ».

En dehors du roseau, d'autres plantes du delta, bien qu'en quantité plus réduite, peuvent également servir à des buts industriels. Parmi celles-ci, les fruits d'un petit arbre ressemblant au marronnier et qui contiennent un peu de caoutchouc ; ensuite, les plantes médicinales poussant abondamment parmi

(1) D^r Gr. Antipa : *Dunarea si problemele ei*. Bucuresti, 1921.

les foins du delta et qui constituent la pharmacie du pêcheur et des habitants de la région.

Il faut mentionner aussi les forêts de peupliers, de saules, etc..., qui sont assez étendues et peuvent être employées soit comme combustible, soit comme bois de constructions légères à l'usage des fermes ou des pêcheries.

La question de l'exploitation de ces immenses quantités de matières premières, trop négligées dans le passé, devient, au cours de la présente guerre, d'une bien plus grande importance et d'une brûlante actualité, du fait du blocus. Pour leur mise en valeur, par la création des industries appropriées, une société mixte roumano-allemande a été constituée cette année en Roumanie, dans le cadre des accords économiques conclus entre les deux pays en 1939, et que nous avons examinés plus en détail dans la deuxième partie de cet ouvrage.

3° *Les irrigations.* — En dehors des ressources directes qu'offre le Danube à la Roumanie, l'eau du fleuve, par elle-même, constitue indirectement pour ce pays d'un caractère agricole si prononcé, un facteur de premier ordre pour l'augmentation du rendement du sol, pour la multiplication des cultures pratiquées jusqu'à présent et aussi pour l'introduction de cultures nouvelles.

La plaine roumaine est une des plus fertiles régions agricoles de l'Europe. Mais, malheureusement,

une très grande partie de cette plaine étant située dans une région où la quantité moyenne de pluies ne dépasse pas 300 à 400 millimètres par an, elle est très souvent ravagée par la sécheresse, qui a comme conséquence une ou plusieurs mauvaises récoltes successives.

Le grand problème de l'amélioration des conditions agricoles roumaines se confond par conséquent avec celui des irrigations.

Trop souvent, nous avons vu le paysan roumain, et malheureusement aujourd'hui encore, les yeux au ciel, implorer Dieu de lui envoyer la pluie capable de fertiliser ses champs et de sauver les récoltes brûlées par le soleil torride d'été tropical, et cela dans la vallée même du Danube, souvent à quelques dizaines de kilomètres seulement de ce grand fleuve. Parfois la pluie venait, mais la plupart du temps, la sécheresse empêchait une récolte normale, rendant inutile son dur labeur de l'année, et ruinant ses moyens d'existence. Tout cela, non parce que Dieu n'entendait ou n'écoutait pas le paysan roumain, mais parce que Lui, plus prévoyant, a donné à son pays une profusion de rivières et de fleuves, les uns plus grands que les autres. La faute de tous les malheurs provoqués par la sécheresse n'incombe donc qu'aux dirigeants et aux responsables de l'administration du pays, qui n'ont su, dans le passé, utiliser dans un sens constructif et productif les meilleures conditions du

monde, offertes abondamment par la nature généreuse.

Les grandes quantités d'eau nécessaires pour des irrigations ne peuvent être prélevées, en Roumanie, que soit dans la région des montagnes où la quantité de pluie annuelle est de 120 centimètres, soit du Danube, dont les eaux, pendant les crues, atteignent 35.000 m³ par seconde.

Les systèmes d'irrigation les plus appropriés sont certainement à étudier par les spécialistes en la matière. Ceci n'a pas été fait jusqu'à présent, mais d'après les calculs des ingénieurs agricoles il ne sera plus question, dans l'avenir, de mauvaise récolte en Roumanie ; bien au contraire, le rendement de celles-ci sera deux ou trois fois supérieur à celui d'aujourd'hui.

La question la plus difficile à résoudre, en cette matière, est incontestablement le manque de capital. Mais, en dehors d'une organisation des irrigations pour l'ensemble du pays, on pourrait envisager, en attendant des temps meilleurs et une trésorerie plus large, des systèmes simples d'irrigations locales et peu coûteux, par l'emploi de moteurs ou de canaux latéraux qui peuvent conduire l'eau sur d'assez grandes étendues et à peu de frais. Ce serait en tout cas un bon commencement.

4° *L'énergie électrique.* — On sait certainement très peu à l'étranger que la Roumanie est un des pays

les moins électrifiés du continent. Pourtant, dans ce domaine encore, la nature a été très généreuse envers ce pays. Le Danube, à lui seul, peut fournir, d'après les calculs des experts, plus d'un million de H. P., rien que dans le secteur des Portes de Fer. Il faut faire pour cela des travaux considérables pour l'aménagement du fleuve, pour l'installation des usines et des turbines qui devront avoir de grandes proportions.

Ici encore, intervient le manque de capitaux, bien qu'une bonne rentabilité puisse être garantie à tout investissement d'argent, une fois les travaux achevés. Le pays est tellement dépourvu d'énergie électrique que toute une série de nouvelles industries peut être créée autour des éventuelles sources de courant, sans tenir compte du fait que l'énergie électrique peut être transportée par câbles de haute tension, à de grandes distances, jusqu'aux sources les plus éloignées des matières premières du pays et même de l'étranger, c'est-à-dire des pays voisins.

Les projets existant à cet effet envisageaient la production du courant électrique à bon marché (1 centime-or le kilowatt) pour alimenter soit des usines métallurgiques pour la production des machines et outils agricoles, des véhicules de transport et même des armes ; soit des usines électro-chimiques, destinées à la fabrication des engrais chimiques artificiels pour une culture intensive de la terre, ainsi

que tout autre produit industriel qui pourra être fabriqué en grande quantité.

Il faut mentionner en outre la nécessité de courant pour l'électrification des chemins de fer, presque inexistante en Roumanie, et pour l'introduction de la lumière électrique dans des milliers de villages roumains, où ce bienfait de la civilisation et du progrès n'a été que trop longtemps méconnu. Cette dernière opération a été commencée, il y a quelques années, mais elle ne semble pas avancer très rapidement.

Le caractère agricole du pays commanderait aussi la construction, tout le long du Danube, soit de silos dans les régions agricoles, pour entreposer et travailler les céréales dans le sens d'une standardisation, soit, dans les autres régions danubiennes, la création des fours électriques pour le séchage des fruits, le développement et la modernisation de l'industrie du bois de charpente ou de construction, etc... L'énergie électrique pour toutes ces industries pourra être fournie par les éventuelles usines hydrauliques des Portes de Fer.

LE DANUBE, VOIE DE COMMUNICATION

Nous avons vu, dans la première partie, le rôle du Danube en tant que fleuve international, depuis les temps les plus anciens, ainsi que l'évolution historique de son statut de navigation. Nous devons main-

tenant examiner le problème de la navigation du point de vue roumain.

Le Danube roumain, échappé des cataractes des Portes de Fer, constitue une sorte d'élément tutélaire de la race roumaine, qui l'utilise le mieux possible du point de vue économique, le chante dans ses vers et le mêle à ses légendes. Le fleuve se lie ainsi intimement à la vie du pays et indique au peuple le développement d'une grande activité commerciale et industrielle.

Sans aucun doute, la Roumanie a un important rôle international à remplir envers le Danube, en sa qualité de maîtresse de son embouchure et de riveraine d'à peu près la moitié de son cours navigable, et dont le territoire forme 36 % de la superficie totale du bassin du fleuve : ce rôle est celui de lutter pour le maintien de la liberté de navigation sur toute sa longueur et de veiller à ce que, dans le secteur roumain et aux bouches du fleuve, tout obstacle qui pourrait entraver ou gêner la navigation, soit définitivement écarté.

L'œuvre de la Roumanie sur le Danube. — D'une navigation nationale roumaine sur le fleuve, dans le sens moderne du mot, il ne peut être question avant 1870, et cela parce que les Principautés danubiennes ont dû faire face, pendant longtemps, à de très grandes difficultés pour le maintien de leur intégrité territoriale.

Les premiers travaux techniques exécutés par la Roumanie sur le Danube ont commencé entre 1870 et 1874, dans le port de Giurgiu, par la construction d'un quai et par le dragage du canal de Saint-Georges, dans le même port.

Ne disposant pas d'ingénieurs spécialisés, le Gouvernement roumain a engagé en 1874 l'ingénieur français LAROUSSELIÈRE, qui a contribué à la création du Service hydraulique roumain et qui a fait les premières études techniques pour la construction des quais, dans les ports danubiens de Cetatea, Bistret, Bechet et Calafat. En 1875, ont été engagés l'ingénieur DESMAROUX, pour le port de T. Magurele, et le commandant PEIN, pour celui de Braïla. La Roumanie a construit en tout trente-quatre ports sur le Danube.

Mais en dehors des travaux dans les ports, tels que construction de quais, plateformes insubmersibles, magasins pour entrepôt des marchandises, pontons d'accostage, installations mécaniques destinées à faciliter la manipulation des marchandises et des céréales, jonctions par voie ferrée avec les stations de l'intérieur, la Roumanie a exécuté d'importants travaux dans le lit du fleuve.

Le Service hydraulique de l'Etat roumain, qui exécute tous les travaux sur le Danube, possède un service de dragage qui enlève les bancs de sable et autres obstacles, cherchant à assurer en tout temps une profondeur d'au moins 2 mètres dans la partie navigable, tandis qu'avant l'exécution de ces travaux,

la profondeur en ces endroits s'abaissait parfois jusqu'à 1 m. 20. Quand les eaux sont basses, le service indique le chenal navigable par un balisage, et depuis un certain temps on a même placé des balises lumineuses, pour faciliter la navigation pendant la nuit.

Le Service hydraulique établit également une carte quotidienne sur laquelle il indique les variations du niveau des eaux du Danube et les profondeurs entre les ports, carte qui est envoyée aux autorités et aux intéressés. Le Service affiche aussi tous les jours, dans chaque port, le tirant d'eau entre ce port et les deux ports les plus proches, en amont et en aval, et annonce par radio, deux fois par jour, le niveau des eaux aux endroits les plus caractéristiques du fleuve.

Comme le Danube, aussi bien avant d'être pris par les glaces qu'au moment du dégel, charrie de gros glaçons qui mettent les navires en danger, le Service hydraulique a créé des bassins d'hivernage, dans lesquels les navires peuvent se mettre rapidement en sûreté, les abris naturels étant très rares.

L'Etat roumain, soucieux de venir en aide aux navires qui ont des avaries à leur entrée dans le Danube, a construit aussi des docks flottants dans lesquels ces bâtiments peuvent être mis à sec et réparés.

Ce qui est très important, c'est le fait que tous les travaux du chenal navigable, dont profitent les navires de tous pavillons et par conséquent le commerce général, sont effectués uniquement par l'Etat

roumain, qui en supporte seul les frais, sans percevoir aucune taxe sur la navigation.

Ni les autres Etats riverains de cette portion du fleuve qui, pour leurs importations et leurs exportations, se servent de cette voie navigable, ni les Etats situés plus au Sud qui, eux aussi, l'utilisent beaucoup, n'ont contribué en rien à l'exécution et à l'entretien de ces travaux.

L'œuvre technique réalisée par la Roumanie sur le Danube et les avantages qu'elle a apportés à la navigation en général, sont unanimement reconnus par tous ceux que ce fleuve intéresse. Voici, par exemple, ce qu'écrivait, il y a plusieurs années, l'officiouse *Æsterreichische Schifferzeitung* de Vienne, au sujet de ces améliorations :

« Transportons-nous de 30 à 36 ans en arrière.
« Que de misères rencontrait alors le navigateur. Le
« pilote d'un navire était abandonné et réduit à ses
« seuls moyens, pour naviguer sur un fleuve que les
« crues transformaient en une véritable mer. Ici l'on
« voyait des chalands et des navires jetés sur les
« bancs de sable ; là, des vapeurs échoués dans la
« vase, et demandant du secours. On sondait le fleuve
« avec précaution, pour y chercher, souvent en vain,
« un chenal où il fût possible de passer sans
« encombre.

« Bien que les rives du Danube appartiennent à
« différents Etats, seule entre tous, la Roumanie a
« créé un Service hydraulique régulier. Tous les

« navigateurs apprécient avec reconnaissance l'activité bienfaisante du Service hydraulique roumain. »

La Roumanie est donc arrivée, par ses travaux techniques, à améliorer la navigation dans la partie du Danube dont elle est riveraine, au prix des sacrifices matériels considérables, par rapport à ses moyens financiers, et sans instituer aucune taxe de navigation destinée à couvrir ses dépenses, c'est-à-dire en respectant le principe de la liberté de navigation.

Politique ferroviaire. — La Roumanie, se rendant depuis longtemps compte de l'importance capitale que représentait le Danube pour son avenir économique, a orienté sa politique ferroviaire de façon à ce que le fleuve entre comme partie intégrante dans le réseau des voies de communications nationales. Ainsi dans toute l'Olténie et la Muntenie, de Turnu-Severin jusqu'à Braïla, des embranchements partent du tronçon ferroviaire principal qui traverse les zones de grande densité de population et aboutissent au Danube, après avoir desservi les principales régions agricoles du pays. En Moldavie, les deux voies ferrées qui la longent du Nord au Sud ont leur point d'aboutissement à Galatzi.

Pour stimuler la collaboration entre les chemins de fer et la navigation fluviale, et pour diriger le plus possible de marchandises vers le Danube, le Gouvernement roumain a institué des tarifs combinés, principalement pour les marchandises destinées à l'expor-

tation par eau. A partir de 1930, les tarifs ferroviaires des marchandises d'exportation ont été sensiblement réduits, parfois jusqu'à 50 % des taxes de transport imposées aux mêmes marchandises destinées à la consommation intérieure. On observe également en Roumanie une certaine tendance à favoriser le commerce d'exportation par le Danube au détriment des voies terrestres.

Les caractéristiques du trafic bas-danubien. —

Les ports de Galatzi et Braïla, situés respectivement à 150 et 170 kilomètres de Sulina, embouchure du fleuve, sur les points habituels de transbordement entre les vapeurs à long cours et les chalands du Danube. Autrefois, les chalands fluviaux descendaient jusqu'à Sulina pour y transborder leur cargaison sur les bateaux de haute mer, ou pour prendre le chargement de ces derniers.

Situé sur la rive gauche du Danube, le port de Galatzi se trouve dans une situation géographique et économique très favorable. Le fleuve, en longeant le plateau moldave, fait un coude en face de Galatzi et prend une direction Ouest-Est. Les marécages et les rigoles si fréquentes dans la région danubienne font défaut sur la rive gauche dans cette zone. Tout près, à l'Est, le lac de Brates s'allonge du nord au sud dans l'angle que forme le confluent du Pruth avec le Danube. Ce lac pourrait être à peu de frais aménagé pour le transbordement et l'hivernage.

A une distance de 15 kilomètres seulement, en amont de Galatzi, le port de Braïla présente un site presque aussi favorable que celui de Galatzi. Le Danube, se blottissant contre la plaine bas-danubienne qui le domine de quelques dizaines de mètres, ne présente aucun lac ou marécage sur sa rive gauche à l'endroit de Braïla. La berge présente un tracé presque rectiligne orienté nettement nord-sud. La profondeur des eaux du fleuve y varie entre 12 et 16 mètres, ce qui le rend accessible aux grands bâtiments de mer, les mêmes qui pénètrent dans le port de Galatzi.

Avant l'union des principautés de Moldavie et de Munténie, les ports de Galatzi et de Braïla se faisaient une concurrence acharnée ; mais après cet événement, ces deux ports ont vu se dessiner nettement leurs fonctions régionales. Alors que l'arrière-pays du port de Galatzi est représenté par la Moldavie pour les exportations et par la Moldavie et la Munténie orientale pour les importations, le port de Braïla draine vers la mer les immenses quantités de céréales qui lui arrivent pour la plupart de la plaine bas-danubienne, par le Danube et par chemin de fer.

La partie du Danube située en aval de Braïla est connue sous le nom de Danube maritime. Les transports effectués dans cette partie sont destinés à l'importation et à l'exportation en provenance et à destination des pays d'outre-mer. Le trafic d'exportation comprend principalement des céréales et autres produits agricoles en provenance non seulement de la

Roumanie, mais aussi de la Bulgarie et parfois même de la Serbie, du bois de construction, du pétrole et ses dérivés en provenance de la Roumanie. Le trafic d'importation comprend principalement des articles manufacturés et des marchandises diverses amenées par mer de l'Europe occidentale, à destination de la Roumanie et de la Bulgarie.

Outre les marchandises qu'ils transbordent sur des bateaux fluviaux ou qu'ils reçoivent de ceux-ci, les bateaux de haute mer, à Braïla et à Galatzi, échangent avec les chemins de fer un tonnage important.

Le Danube, en amont de Braïla et de Galatzi, est connu sous le nom de Danube fluvial. Une grande partie de l'excédent des céréales et autres produits agricoles de Roumanie et de Bulgarie descend le Danube jusqu'à Braïla et Galatzi pour y être exportée.

Ces deux ports sont abondamment pourvus en installations modernes, entre autres des silos et des élévateurs pour céréales et des bassins pour le bois. Dans ces deux villes, les docks administrés par une régie autonome de l'Etat roumain forment une partie du port. Le mouvement des marchandises dans ces docks a été le suivant (en millions de tonnes) :

	Galatzi		Braïla	
	IMPORT.	EXPORT.	IMPORT.	EXPORT.
1930 :	44	650	52	406
1931 :	33	536	36	440
1932 :	45	463	45	358

Le trafic des marchandises de Braïla-maritime atteignait 1.882.000 tonnes en 1911 et 1.029.000 tonnes en 1923 ; celui de Galatzi-maritime, respectivement 1.065.000 et 623.000 tonnes. Il approchait en 1930 de 2 millions de tonnes pour chacun de ces ports, mais le trafic a fléchi depuis lors. Pour Braïla, il s'est élevé à 1.200.000 tonnes en 1933 et pour Galatzi à 1.400.000. Les exportations (céréales, bois) forment en moyenne plus de 80 % de ce total. Ce déclin n'est pas seulement la conséquence de la crise ou des difficultés de la navigation, mais surtout des efforts extraordinaires déployés en faveur de Constantza, qui attire de plus en plus une grosse part des exportations de la Roumanie.

Le mouvement de la navigation sur le Danube maritime ressort du tonnage total des navires sortant des bouches du fleuve, c'est-à-dire de Sulina. Le tableau suivant l'indique pour les principaux pavillons, en milliers de tonnes :

	1925	1929	MOYENNE 1920-1929	1930	1931	1932	1933 9 mois
Hellénique	367	333	293	466	391	287	327
Italien	191	353	243	434	212	214	214
Anglais ...	268	336	271	369	120	114	89
Roumain .	118	89	105	126	81	101	144
Divers	459	298	384	605	362	285	233
Total ...	1.403	1.409	1.296	2.000	1.166	1.001	1.007

Les marchandises transportées par les navires sortants sont en très grande majorité des céréales et

du bois, comme le montre le tableau suivant (en milliers de tonnes pour les céréales et en milliers de mètres cubes pour le bois).

	1929	1930	1931	1932
Bois	831	818	682	687
Céréales	1.701	2.612	1.897	1.656

Les cargaisons de céréales se sont réparties entre les ports de destination suivants (en milliers de tonnes) :

	HOLLAND.	ANGLAIS	BELGES	FRANÇAIS	ALLEM.	ITALIENS	HELLÈN.
1931 :	237	253	346	343	205	293	56
1932 :	389	214	200	241	162	161	76

Le bois était acheminé vers l'Egypte, la Grèce, la Syrie et la Palestine.

D'après l'annuaire de la S. D. N., le tonnage des navires sortis des ports maritimes roumains (Constantza, Galatzi, Braïla, etc...) s'élevait à 3.571.000 tonnes en 1922, à 4.646.000 tonnes en 1926, à 5.828.000 tonnes en 1929 et à 8.109.000 tonnes en 1930.

Quant à l'exportation du pétrole, qui occupe en Roumanie une place aussi importante que les céréales, nous n'avons pas donné de chiffres parce qu'elle se fait surtout par le port maritime de Constantza. Néanmoins, un pipe-line partant de la région pétrolifère de Campina aboutit dans le port de Giurgiu sur le Danube. Le pétrole y est chargé dans des chalands-

citernes qui remontent le fleuve, à destination de la Serbie, de la Hongrie et surtout de l'Allemagne. Dans ces deux ou trois dernières années, le trafic du pétrole par voie fluviale à destination de l'Allemagne s'est considérablement accru en raison de la guerre.

CHAPITRE III

PERSPECTIVES ECONOMIQUES DE LA ROUMANIE PAR RAPPORT A LA GEOGRAPHIE DU BASSIN DANUBIEN

La situation de l'Etat roumain comme détenteur des bouches du Danube, présente, au point de vue de la géographie économique, plusieurs caractéristiques :

1° La Roumanie est située sur la diagonale des agglomérations de population les plus denses de tout l'ancien monde.

La carte nous montre que la zone la plus peuplée de l'Eurasie est celle qui part de l'archipel britannique, passe par les bassins du Rhin et du Danube, pour finir dans les plaines de l'Euphrate, de l'Indus et du Gange. Les causes de cette agglomération qui s'est réalisée peu à peu, sont connues. Il y a deux mille cinq cents ans, le peuple le plus dense en Europe était celui qui se rattachait au massif carpatho-balkanique, — c'est-à-dire celui qui occupait le bassin du Bas-Danube, — et en Asie, celui des Hindous (1).

Au milieu, se trouvait la Mésopotamie, très fertile

(1) S. Mehedinti : *Le Pays et le Peuple roumains*. Bucarest, 1937.

grâce aux irrigations et très peuplée également. La diagonale, marquant les densités de population commençait alors aux bouches du Danube, passait par l'Asie Mineure et la plaine de l'Euphrate, et allait jusqu'aux embouchures du Gange. Dans les siècles qui suivirent, la diagonale s'est allongée vers le Nord-Ouest, jusqu'aux Iles britanniques, vers le Sud-Est jusqu'à Java, où il y a aujourd'hui une densité comparable à celle des populations du Rhin et de la Tamise.

On peut donc parler d'une zone qui suit la ligne Londres-Bagdad-Batavia et qui présente les agglomérations humaines les plus denses. La renaissance de la Mésopotamie accentuera encore davantage ce fait anthropo-géographique. Or, il est évident qu'un pays, situé, comme l'est la Roumanie, sur cette grande diagonale, occupe une situation économique très favorable, attendu que le besoin des échanges de marchandises s'y fait sentir plus vivement qu'ailleurs.

2° Le fleuve le plus important de notre continent étant incontestablement le Danube, la Roumanie se trouve située automatiquement le long d'une diagonale de navigation tout à fait privilégiée. Tandis que tous les autres cours d'eau se dirigent vers la périphérie et tendent à arriver par le plus court chemin à la mer, le Danube prend une voie médiane et parcourt, du Nord-Ouest au Sud-Est, presque tout le continent européen. Grâce à ce fait et au voisinage du Rhin, il semble prédestiné par la nature à établir des

relations entre les pays industriels de l'Europe occidentale et de l'Asie Mineure, de la Mésopotamie, de l'Inde et de la Méditerranée asiatique. C'est pour cette raison certainement que NAPOLÉON lui-même, qui s'intéressa beaucoup au Danube, l'appela le « roi des fleuves ».

Aujourd'hui, l'importance de cette voie de communication par eau se désigne encore plus grande. Les pays du bas-Danube produisent environ 35 millions de tonnes de céréales, soit approximativement 1/10 de la production mondiale ; or, la moitié de cette quantité est destinée à l'exportation. Par conséquent, faciliter la circulation, du Danube au Rhin, par l'achèvement du canal Ludwig, à des bateaux d'un tonnage de 1.500 à 2.000 tonnes, est une œuvre d'un très grand intérêt pour le trafic intercontinental.

Et cette importance pourra devenir encore plus grande si on tient compte aussi d'une autre perspective, que nous avons mentionnée plus en détail dans un des chapitres précédents, à savoir celle de l'union projetée de la Weser, de l'Elbe et de l'Oder avec la grande artère danubienne.

Par cette diagonale de fleuves internationalisés et de canaux, le chemin entre l'Occident et l'Orient se trouvera raccourci pour certains pays de milliers de kilomètres. Le transport des marchandises fera une concurrence sensible au trafic méditerranéen, à tel point que quelques géographes ont commencé

à dénommer le réseau navigable du Rhin au Danube, la « huitième mer ».

C'est pour ces raisons, par conséquent, que la Roumanie qui embrasse à peu près la moitié du cours navigable du Danube et possède tout le cours inférieur, seule portion où peuvent pénétrer même des bâtiments transocéaniques, se trouve dans une situation particulièrement privilégiée et avantageuse. Et quand, en dehors du canal Rhin-Main-Danube, les autres canaux, de la Weser au Danube, de l'Elbe et de l'Oder au Danube, commenceront à fonctionner, ces multiples affluents commerciaux recueilleront les marchandises d'une zone de plus en plus étendue, pour les transporter, par la voie la plus courte et la moins chère, vers l'Orient, et *vice-versa*.

De cette manière, après avoir été, dans l'antiquité, la voie de pénétration des marchandises grecques du Pont-Euxin (mer Noire), puis au Moyen-Age des marchandises italiennes, et au siècle passé des marchandises anglaises, le Danube deviendra, dans la nouvelle phase d'internationalisation des fleuves, la voie la plus commode pour faire pénétrer toutes sortes de marchandises au cœur du continent européen. A ce moment-là, la diagonale de la population sera doublée progressivement d'une diagonale de circulation.

Mais il y a encore plus. Sa position géographique ouvre à la Roumanie encore une autre perspective. Les pays qui entourent la Baltique sont trop à l'écart de la grande ligne de circulation des marchandises

et des voyageurs. En particulier, le territoire polonais est trop isolé au milieu des terres. Il pourra sortir de cet isolement par la voie que la Vistule lui ouvre vers le Danube, par le San, le Dniester supérieur et le Pruth. C'est par cette voie que, non seulement le territoire polonais, mais tous les pays autour de la Baltique, pourront acquérir une façade ouvrant sur la mer Noire et la Méditerranée, et abrégér le trajet vers l'Orient d'environ 6.000 kilomètres.

La voie de la Vistule et du Pruth est non seulement la plus courte, mais elle n'oppose nulle part au trafic des difficultés aussi grandes que celles qu'on rencontre entre le Rhin, la Weser, l'Elbe et le Danube.

Quand le canal de la Vistule au Pruth sera construit, le bassin du Bas-Danube deviendra alors un carrefour de routes commerciales, carrefour unique non seulement en Europe, mais sans égal dans l'Ancien Monde. Par ce fait nouveau, la Scandinavie et les Pays Baltes seront plus rapprochés de Suez et des Indes que les pays occidentaux de l'Europe, tandis que le rôle de la Roumanie comme pays de transit commercial deviendra de plus en plus grand et complexe.

Mais, pour aider à ce développement naturel des choses, des mesures de précaution, de garantie et de sécurité doivent être prises autour des limites du grand espace danubien, voire la partie du cours inférieur du fleuve.

La possession des bouches du Danube, ainsi que

celle des Détroits, a toujours constitué un objet de convoitise de la part des Grandes Puissances et surtout de la Russie, tant tzariste que soviétique. Les nombreuses invasions russes de la Bessarabie roumaine en sont la preuve la plus évidente.

Et l'analyse des conditions géographiques impose à l'attention un autre fait qu'on ne saurait négliger. L'axe économique de l'Ancien Monde, respectivement la diagonale Londres-Bagdad-Singapour, a son nœud vital au Bosphore et aux Dardanelles. Si une grande puissance militaire interceptait ici le courant des marchandises, elle paralyserait en même temps le canal de Suez et l'Europe retomberait, en une certaine mesure, dans la situation qui a contraint les grands navigateurs d'Occident à chercher au xv^e siècle une voie navigable autour de l'Afrique.

Or, ce danger est à l'heure actuelle très menaçant. La possession du Bosphore a toujours constitué, et aujourd'hui plus que jamais, le rêve le plus cher de la Russie.

A des conditions géo-économiques, se rattachent donc des questions de géographie politique, entre autres celle de la liberté et de la libre possession des détroits, et en particulier celle du nœud vital : le Bosphore et les Dardanelles.

La solution de ce problème est évidemment très délicate. Toutefois, il faudra prendre de telles mesures pour que la liberté du commerce futur du continent soit pleinement et définitivement assurée et garantie.

Quant au rôle et à la mission qui reviennent à la Roumanie et au peuple roumain en tant que possesseur et gardien des bouches du Danube et sentinelle avancée de la latinité et de la civilisation européenne, il s'avère comme très grand dans cette partie du continent.

Pour la Roumanie, la navigation sur le Danube est d'une colossale importance, parce qu'à elle s'attache toute la vie économique et l'activité commerciale et même politique de l'Etat. Son influence bienfaisante s'étend jusqu'au dernier foyer et citoyen roumain, qui s'intéresse à la liberté et à l'amélioration de sa navigation. Car, de l'état de navigabilité du Danube, dépend, dans une très large mesure, la possibilité de valorisation de tous les produits de ce riche pays, du travail de ses habitants, ainsi que l'approvisionnement facile en toutes les denrées qui lui manquent. Le commerce de transit, qui devient de plus en plus grand, constituera pour les finances roumaines une importante source de revenus.

Le Danube constitue par conséquent, d'après ce que nous avons exposé surtout dans la troisième partie de cet ouvrage, le facteur principal de toute manifestation de la vie économique de la Roumanie.

Heureusement, les propres intérêts de la Roumanie coïncident et s'harmonisent à cet égard avec ceux de tous les pays, riverains ou non, de ce grand fleuve. Ainsi, la défense de ses droits légitimes sera plus facile, plus efficace et plus durable.

BIBLIOGRAPHIE

I. — Ouvrages

- ANCEL (J.). — Manuel géographique de politique européenne. Tome I, « L'Europe Centrale ». Paris, 1936.
- ANTIPA (G.-D.). — Dunarea Si problemele ei. Bucuresti, 1921.
- BAICOIANU (C.-I.). — Le Danube. Paris, 1917.
- CIORICEANU (G.). — Les grands ports de la Roumanie. Paris, 1928.
- CONSTANTINESCO (P.). — L'accord économique entre la Roumanie et le Reich. Bucarest, 1939.
- DAÎA (D^r P.-P.). — Exploatarea Gescarûlor Statului. Bucuresti, 1926.
- DASCOVICI (N.). — Politica comerciala a Dunarü. Bucuresti, 1926.
- DELAISI (Fr.). — L'Europe Centrale et la crise. Paris, 1933.
- DEMORGNY (G.). — Danube et Adriatique. Paris, 1934.
- HINES (W.). — Rapport relatif à la navigation sur le Danube. S. D. N., 1925.
- KARLICOVITCH (M.). — Le rapprochement économique des pays danubiens. Thèse, Paris, 1937.
- LELEK (A.). — La collaboration économique des nations de l'Europe Centrale. Paris, 1931.
- MADGEARU (V.). — L'Allemagne et le Sud-Est Européen. Bucarest, 1939.

- MANOLESCU (D^r P.). — Istoricul reglementarü naviga-
tiunü pe Dunare. Bucuresti, 1941.
- MEHEDINTI (S.). — Le Pays et le Peuple roumain. Buca-
rest, 1937.
- OATIN (E.). — Le commerce des céréales dans le bassin
du Bas-Danube. Paris, 1933.
- PITISTIANO (G.). — La question du Danube. Thèse,
Paris, 1914.
- POPESCU (G.). — La liberté de la navigation sur les fleu-
ves internationaux. Paris, 1920.
- Le régime du Danube. Paris, 1921.
 - Situatia creiata Romaniei prin noul regim al Du-
narü. Galatzi, 1924.
 - Le problème des embouchures du Danube et son
influence sur l'économie générale de la Roumanie.
Bucarest, 1927.
 - Dunarea din punct de vedere economic. Bucuresti,
1928.
 - Politica necesara pentru ridicarea importantei
Romaniei in navigatinnea europeana. Bucuresti,
1928.
 - Navigatiunea Si transportul pe apa in Romania.
Bucuresti, 1929.
- POPOVICI (I.-D.). — Situatia creiata Romaniei prin noul
regim al Dunarei. Galatzi, 1924.
- RONAY (A.). — Les relations économiques entre la You-
goslavie et les Etats danubiens. Thèse, Paris,
1939.
- ROSU (G.-G.). — Sur le nouvel ordre européen. Manus-
crit, 1941.
- SEISANU (R.). — La Roumanie, pays latin. Bucarest,
1937.

TIBAL (A.). — Les communications dans l'Europe danubienne. Paris, 1933.

TRANDAFILOVITCH (I.). — L'Expansion économique allemande vers le Sud-Est européen. Paris, 1939.

TUDORAN (M.). — Orientarea rețelei C. F. R. Bucuresti, 1938.

VASILESCU (Gr.). — Dunarea internationala si transporturile. Bucuresti, 1931.

— Gurile Dunarü. Bucuresti, 1936.

II. — Revues

Affaires danubiennes. Revue de l'Europe Centrale et du Sud-Est. N^{os} 1, 2, 3, 4, 5. Bucarest, 1939.

Comertul exterior al Romaniei 1928-1937. Bucuresti, 1939.

Nouvelle Revue de Hongrie. Budapest, 1939.

Raport statistic de miscarea porturilor in Romania. Bucuresti, 1933.

Vu : LE PRÉSIDENT

DE LA THÈSE,

L. BAUDIN.

Vu : LE DOYEN,

G. RIPERT.

Vu et permis d'imprimer :

LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS,

GILBERT GIDEL.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU DANUBE ET L'ÉVOLUTION HISTORIQUE DE SON STATUT (1408-1942)

CHAPITRE PREMIER. — <i>Le plus grand fleuve d'Europe</i>	5
--	---

CHAPITRE II. — <i>L'importance économique du Danube dans le passé</i>	8
---	---

CHAPITRE III. — <i>L'évolution du régime international du Danube (1408-1942)</i>	17
--	----

— Le premier principe d'internationalisation des fleuves. Traité de Paris (1814) ..	19
---	----

— Traité de Saint-Petersbourg (1840) ..	21
---	----

— Traité de Paris (1856)	23
--------------------------------	----

— Traité de 1858	26
------------------------	----

— Conférence de Paris (1866)	27
------------------------------------	----

— Conférence de Londres (1871)	27
--------------------------------------	----

— Congrès de Berlin (1878)	28
----------------------------------	----

— Conférence de Londres (1883)	31
--------------------------------------	----

Le régime du Danube avant et pendant la guerre mondiale (1914-1918)	32
---	----

— Le traité de Versailles (1919)	36
--	----

La situation créée à la Roumanie par le nouveau statut du Danube	37
--	----

— La conférence de Sinaïa (1938)	40
--	----

— L'accord de Bucarest (1939)	43
— La réunion à Belgrade de la C. I. D. (1940)	44
— La Conférence de Vienne (1940)	47
— La nouvelle Conférence de Vienne (1942)	48

DEUXIÈME PARTIE

L'ECONOMIE DU BASSIN DANUBIEN

CHAPITRE PREMIER. — <i>L'espace économique danu- bien</i>	51
CHAPITRE II. — <i>L'idée d'un rapprochement et de collaboration des pays danubiens</i>	58
— Avant 1918	58
— Après 1918	69
La crise agricole des pays danubiens et ses con- séquences	76
— L'union douanière austro-allemande ..	90
— Le plan Tardieu (1932)	92
— La conférence de Stressa (1932)	98
— La Petite Entente (1933)	102
— Le Memorandum italien (1933)	103
— Le Pacte de Rome (1934)	104
— Le Pacte danubien (1935)	105
— Les Protocoles additionnels (1936) ..	106
— Le Plan Hodza (1936)	107
— L'Anschluss (1938)	109
CHAPITRE III. — <i>La politique économique de l'Alle- magne dans l'Europe danubienne et du Sud-Est</i>	111
— Surpopulation agraire	125
CHAPITRE IV. — <i>L'accord économique germano- roumain de 1939</i>	135

— Le volume du commerce extérieur de la Roumanie en 1928, 1933, 1937, considéré par pays	140
— Le commerce d'importation de la Roumanie, en 1928, 1933 et 1937	141
— Le commerce d'exportation de la Roumanie, en 1928, 1933 et 1937	142
— Le commerce extérieur de la Grande Allemagne + la Tchécoslovaquie avec la Roumanie	144
— Les importations de la Grande Allemagne et de la Tchécoslovaquie en provenance de la Roumanie (1937)	145
— L'importance de l'Allemagne pour les principaux articles roumains d'exportation (1937)	146
— Les exportations de la Grande Allemagne et de la Tchécoslovaquie en Roumanie (1937)	147
— L'évolution des prix de gros	148
— Le commerce extérieur de la Roumanie avec la Grande Allemagne et la Tchécoslovaquie	149
— Production allemande de matières premières et alimentaires en excédent (+ ou —) par rapport aux disponibilités d'exportations de la Roumanie	150

TROISIÈME PARTIE

LE DANUBE DANS LA VIE ECONOMIQUE DE LA ROUMANIE

CHAPITRE PREMIER. — <i>Le Danube, berceau bimillénaire du peuple roumain</i>	157
CHAPITRE II. — <i>Le Danube, source de richesses et voie de communication de la Roumanie</i>	163

— Les caractéristiques du fleuve dans le secteur roumain	163
— Le Delta	168
— Le Danube, source de richesses	172
1° Le poisson	172
2° Les plantes aquatiques	177
3° Les irrigations	180
4° L'énergie électrique	182
— Le Danube, voie de communication ..	184
L'œuvre de la Roumanie sur le Danube	185
Politique ferroviaire	189
Les caractéristiques du trafic bas- danubien	190
CHAPITRE III. — <i>Perspectives économiques de la Roumanie par rapport à la géographie du Bassin danubien</i>	196
BIBLIOGRAPHIE	203
TABLE DES MATIÈRES	207

ACHEVÉ D'IMPRIMER LE 3 JUIN
1942 SUR LES PRESSES
DE L'IMPRIMERIE JEHAN
GAILLON - (EURE)

